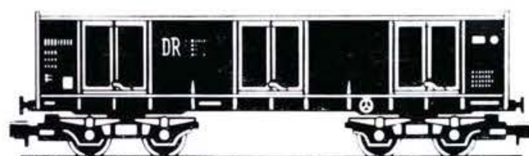
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN Jahrgang 20



DEZEMBER

12/71



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

12 DEZEMBER 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner";** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,– M, Sonderpreis für die DDR 3,– M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Meist bestauntes Triebfahrzeug der Fahrzeugschau der DR während des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden war ohne Zweifel die 2'Ch4v-Schnellzuglok S 10[1] (pr) mit der Betriebs-Nr. 1135 der ehem. Preußischen Staatsbahn. Diese Dampflokomotive (DR-Nummer 17 1055) wurde 1913 unter der Fabrik-Nummer 11512 von Henschel & Sohn, Cassel (heute Kassel), gebaut und fuhr 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Lokomotive prangte in ihrem farbenprächtigem Ursprungszustand. Foto: R. Knöbel, Dresden

Titelvignette

Vierachsiger offener Güterwagen der Bauart Lowa der DR, vom VEB PIKO als H0-Modell geliefert

Rücktitelbild

Die 2'C2'h2-Tenderlokomotive Nr. 78 009 (ex pr T18) war mit 90 km/h Höchstgeschwindigkeit eine äußerst leistungsfähige und bewährte Reisezuglokomotive. Das Bild wurde auch auf der großen Fahrzeugschau der DR in Radebeul-Ost im August d. J. aufgenommen (siehe auch Bericht im Heft 11/71).

Foto: R. Knöbel, Dresden

XVIII. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1971 in Dresden – ein Rückblick

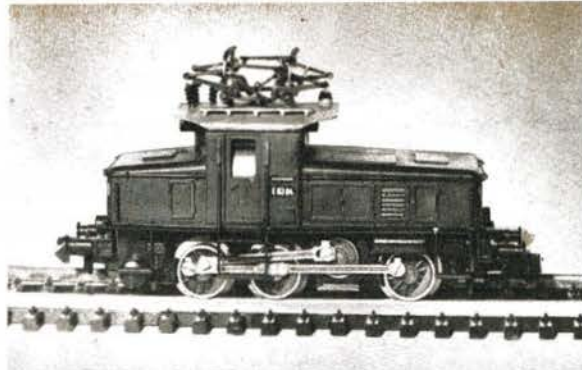
Zum zweiten Male in der 18jährigen Geschichte des Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs konnte diese Veranstaltung im Rahmen eines MOROP-Kongresses durchgeführt werden: 1966 in Budapest und jetzt 1971 in Dresden. Es mutet wie eine Duplizität an, daß beide Ereignisse, der MOROP-Kongreß 1971 und der Internationale Modellbahn-Wettbewerb 1971, in diesem Jahr zum 18. Male stattfanden und daher beide mit der Ordnungszahl „XVIII." zu bezeichnen waren. Und dies, obwohl der Sachkenner weiß, daß beide nicht in direktem Zusammenhang stehen und keine gemeinsame Entstehung und Entwicklung hatten.

Natürlich gewinnt eine solche Veranstaltung dadurch, wenn sie vor internationalem Publikum abläuft, wie dies bei MOROP-Kongressen der Fall ist. So war denn auch dem XVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb von vornherein im Verkehrsmuseum ein guter Start gegeben, wenngleich, das muß man sachlich einschätzen, die Teilnahme leider nicht den Erwartungen entsprach. Diese Feststellung, deren Ursachen zu erforschen Aufgabe des Verbandes und besonders seiner Wettbewerbs-Kommission sein wird, schmälert jedoch in keiner Weise die Leistungen der Modellbahnfreunde, die mit einer oder mehreren Arbeiten am Leistungsvergleich teilnahmen.

Insgesamt beteiligten sich 1971 109 Modellbauer mit 146 Modellen. Liest man in den Berichten über die Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe früherer Jahre noch einmal nach, so wird man sofort bemerken, daß damals mehr Modelleisenbahner mit von der Partie waren als heute. Man muß aber auch eine andere Erscheinung hervorheben: Die internationale Jury konnte in Dresden in diesem Jahre immerhin 49 Preise vergeben. Das bedeutet, daß 33,6 Prozent aller eingesandten Wettbewerbsmodelle preisgekrönt werden konnten. Dieses Verhältnis lag jedoch in der Vergangenheit bei weitem nicht so hoch. Es drückt aber den zweifelsohne vorhandenen Leistungsanstieg deutlich aus. Ferner war in diesem Jahre bemerkenswert, daß nicht nur bekannte „Modellbahn-Asse" Preise errangen, wie dies sonst oft der Fall war, sondern daß zahlreiche bisher unbekannte Modelleisenbahner durchaus in der Lage waren, neben einigen alten Experten, die immer teilnehmen, zu bestehen.

Schauen wir uns nun einmal den Verlauf des „XVIII." etwas näher an. Die internationale Jury bestand aus folgenden Herren:

Dr. Molnar, ČSSR,
Dipl.-Ing. Selecky, ČSSR,



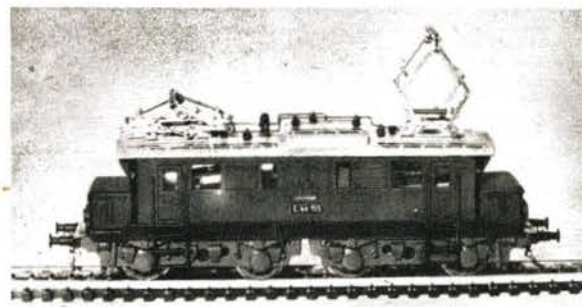
1



2



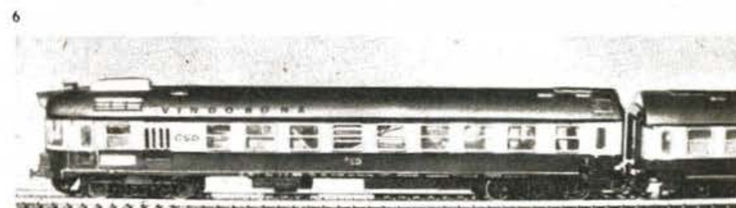
3



4

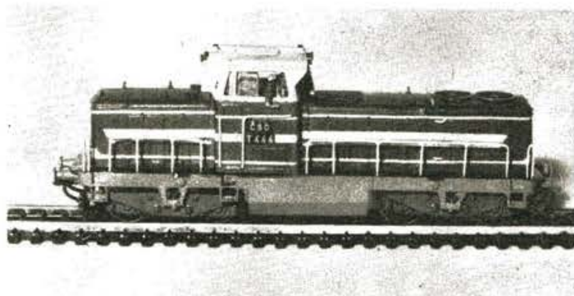


5



6

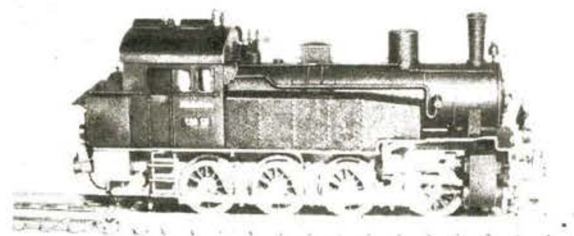
Bild 1 Sonderpreis in Gruppe A-1-N, Ellok E 63, Grosche, Bad Doberan
Bild 2 1. Preis in Gruppe A-1-TT, Dieseltriebwagen der ČSD von Milos Kratochvil, ČSSR
Bild 3 1. Preis in Gruppe A-1-TT, BR 93, Arnd Schwabe, Unterweißbach
Bild 4 2. Preis in Gruppe A-1-TT, Ellok der BR E 44 von Gerd Günther aus Lobenstein
Bild 5 3. Preis in A-1-TT, ČSD-Dieseltriebwagen von Jiri Zelenka, ČSSR
Bild 6 Einen Anerkennungspreis bekam in Gruppe A-2-TT Wilhelm Prochazka, ČSSR, für diesen Vindobonazug der ČSD



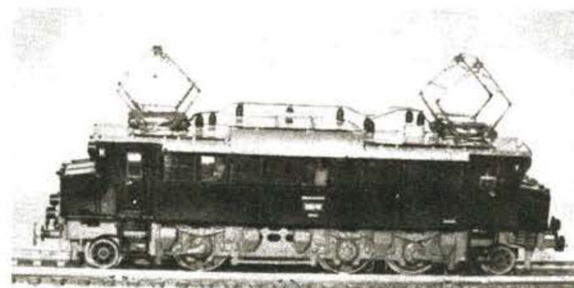
7



8

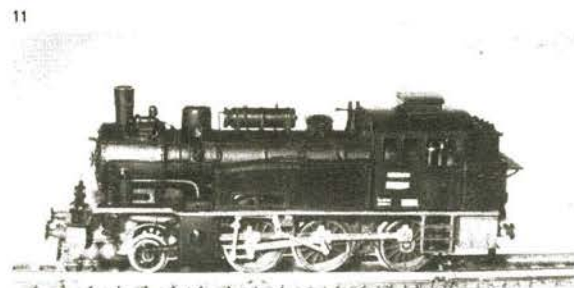


9



10

11



Dipl.-Ing. Temesi, VR Ungarn,
Szaras, VR Ungarn,
Dipl.-Ing. Herfen, DDR,
Voigt, DDR.

Der Vorsitz der Jury lag in den Händen des Verantwortlichen Redakteurs unserer Fachzeitschrift und Vorsitzenden der Wettbewerbs-Kommission des DMV der DDR, Ing.-Ök. Kohlberger.

Die Bewertungsgruppen entsprachen den Wettbewerbsrichtlinien unseres Verbandes, die auch von den beiden Bruderverbänden der ČSSR und Ungarns anerkannt werden.

In der Gruppe A 1/N, also Eigenbauten in der Nenngröße N, war nur ein Modell vorhanden, und zwar eine E 63 von Klaus Grosche aus Bad Doberan. Bei 98,3 Punkten war für diese hervorragende Arbeit ein Sonderpreis der gerechte Lohn (Bild 1).

In der Gruppe A 1/TT nahmen 12 Modelle das Interesse der Juroren in Anspruch. Wegen der Breite guter Arbeiten wurden in dieser Kategorie zwei erste und je ein zweiter und ein dritter Preis vergeben. Miloš Kratochvil (ČSSR) erhielt bei 93,3 Punkten für seinen VT und Arnd Schwabe aus Unterweißbach für eine BR 93 mit ebenfalls 93,3 Punkten je einen 1. Preis (Bilder 2 und 3). Den 2. Preis errang Gerd Günther aus Lobenstein mit einer E 44 (90,3 Punkte), während der 3. Preis wieder an die ČSSR, und zwar an Jiři Zelenka für einen VT mit 89,7 Punkten fiel (Bilder 4 und 5).

Die Bewertungsgruppe A 2/TT (Umbauten aus Industriemodellen) war mit fünf Modellen vertreten. In dieser Gruppe entschloß man sich seitens der Jury zur Vergabe eines 1. Preises und eines Anerkennungspreises. Beide erhielten Teilnehmer aus der ČSSR, wie überhaupt zu bemerken war, daß in unserem südlichen Nachbarland die Nenngröße TT sich offenbar größter Beliebtheit erfreut. Der 1. Preis ging an Pavel Čiz für eine Diesellok der ČSD-BR T 444.1 (Bild 7) mit 90,7 Punkten, und die Anerkennung wurde Wilhelm Prochazka für einen gut gelungenen Schnelltriebwagenzug „Vindobona" (86,3 Punkte) zuteil (Bild 6).

Schwach besetzt mit nur einem Modell war wieder die

Bild 7 1. Preis in Gruppe A-2-TT, Diesellokomotive der ČSD-Baureihe T 444.1 von Pavel Čiž, ČSSR

Bild 8 1. Preis in A-1-H0, Dampflokomotive der BR 38² (ex sächs. XII H 2), Theo Graf, Plauen

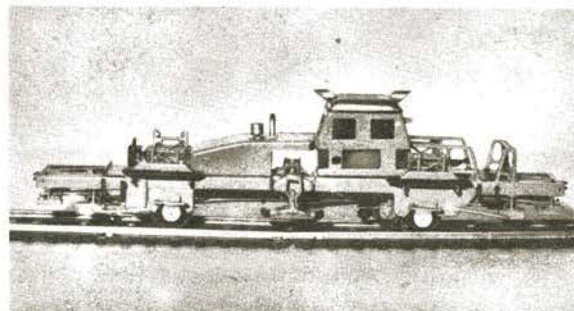
Bild 9 2. Preis in Gruppe A-1-H0, BR 92, Klaus Kellner, Kolkwitz

Bild 10 3. Preis in A-1-H0, Ellok BR E 04, Günter Bucher, Zschopau

Bild 11 3. Preis in A-1-H0, BR 74 von H. Hofmann, Berlin (Hauptstadt der DDR)

Bild 12 Anerkennungspreis in Gruppe A-1-H0, Gleisbaumaschine, Jürgen Treskow, Halle-Neustadt

12



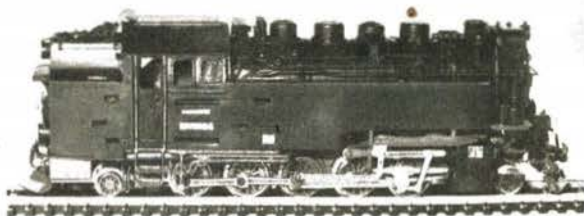
Kategorie „A 3/TT", also Frisuren. R. Buschan aus Heidenau hatte eine Zeuke-TT-V-36 verfeinert und bekam dafür eine Anerkennung.

Wenden wir uns nun der „klassischen" Nenngröße H0 zu, die in diesem XVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb wieder einmal dominierte. 23 Modelle blieben in der Gruppe A 1/H0 zur Bewertung, da in dieser Kategorie, wie auch in den übrigen, einige Arbeiten von einer Bewertung und Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen werden mußten wegen Nichteinhaltung der Wettbewerbs-Richtlinien. An dieser Stelle sei daher eingefügt, daß sich unbedingt jeder Modelleisenbahner, der an einem Wettbewerb teilnehmen will, vorher nochmals genau mit den Bedingungen vertraut machen sollte, wenn er Ärger und Verdruß sich selbst und der Jury ersparen möchte!

Zunächst also die Gruppe A 1/H0: Die Jury erkannte hier sechs Modellen einen Preis zu, einen ersten, einen zweiten, drei dritte und einen Anerkennungspreis. Den 1. Preis holte sich Theo Graf aus Plauen mit einer BR 38^2 (ex sächs) mit 97,7 Punkten (Bild 8). Diese Arbeit des bekannten und bewährten Modellbauers bestach in jeder Hinsicht, so daß es ein eindeutiges Urteil gab. Auch der 2. Preis in dieser Gruppe ging an einen DDR-Teilnehmer, an Klaus Kellner aus Kolkwitz. Er stellte eine BR 92 (Bild 9) vor und bekam dafür 90,7 Punkte. Ein 3. Preis wurde G. Bucher aus Zschopau zuerkannt, der eine Ellok BR E 04 (Bild 10) gebaut hatte, die 85,3 Punkte gut war. Ein weiterer 3. Preis fiel an H. Hoffmann aus Berlin (Hauptstadt der DDR) für eine BR 74 (Bild 11). Dieses Modell wurde mit 85,7 Punkten dotiert. Der dritte 3. Preis in dieser Bewertungsgruppe wurde von Jürgen Matern aus Weixdorf geholt, der ihn für eine BR 22 (jetzt 39) mit 86,0 Punkten bekam. Schließlich war noch ein Anerkennungspreis fällig für Jürgen Treskow aus Halle-Neustadt, der sich mit einer Gleisbaumaschine mit Antrieb vorstellte (Bild 12).

Sechs Modelle bildeten eine weitere Bewertungsgruppe, und zwar A 1 $H0_{e+m}$. Hier konnte man drei Preise verteilen, weil die Arbeiten wirklich dementsprechend gut waren. Der 1. Preis fiel an Horst Winkelmann aus Zwickau für eine Schmalspurlok Nr. 99 7232 — 4 (Bild 13), erreicht wurden 95,0 Punkte. Der Bruder dieses Teilnehmers, Klaus Winkelmann aus Zwickau, errang in dieser Gruppe den 3. Preis mit seiner 99 5633 (Bild 15) bei 89,6 Punkten. Den 2. Preis gewann hier Hans Weber aus der Hauptstadt der DDR mit der Lok Nr. 99 4511 (Bild 14) und 90,6 Punkten.

Insgesamt zwölf Modelle stellten die Bewertungsgruppe A 2/H0 dar. Auch hier vergab man vier Preise. Den 1. Preis holte sich die AG Meißen mit einer hervorragenden Schnellzuglok der BR 01^5, die man mit 96,3 Punkten belegte. Ein Foto dieses Modells werden wir später besonders veröffentlichen. Ein 2. Preis fiel an Hans Werler aus Lunzenau. Er hatte eine Ellok der BR E 19 eingesandt und dafür 89,0 Punkte erzielt



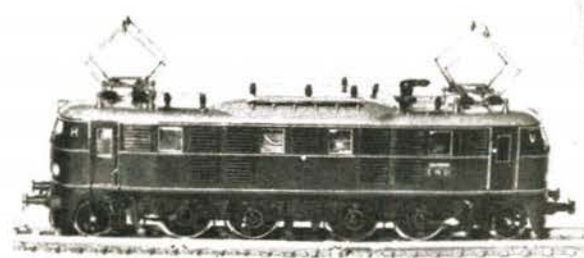
13



14



15



16

17



Bild 13 1. Preis, Gruppe A-1,$H0_{e/m}$ BR 997232-4, Horst Winkelmann, Zwickau

Bild 14 2. Preis, Gruppe A-1-$H0_{e/m}$ Schmalspurlokomotive 994511, Hans Weber, Berlin (Hauptstadt der DDR)

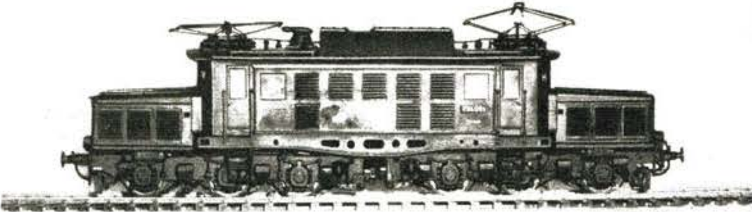
Bild 15 3. Preis in A-1-$H0_{e/m}$. Schmalspurlokomotive 995633, Klaus Winkelmann, Zwickau

Bild 16 2. Preis in A-2-H0, Ellok E 19 01, Hans Werler, Lunzenau

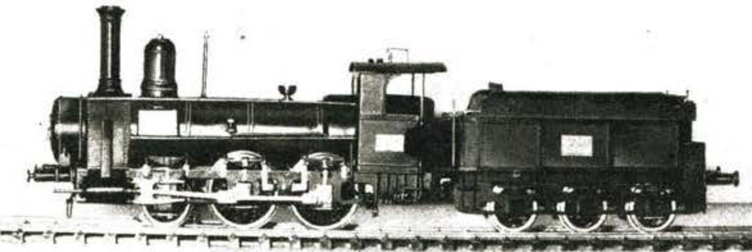
Bild 17 2. Preis in A-2-H0, BR 85, Werner Haselbauer, Leipzig



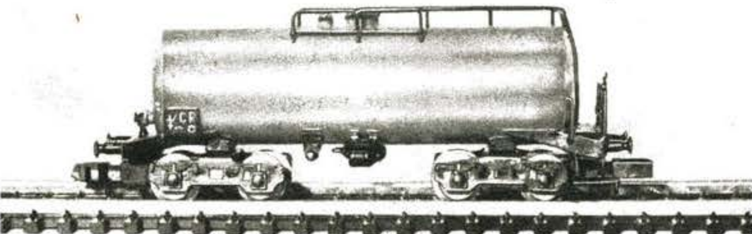
18



19



20



21

22

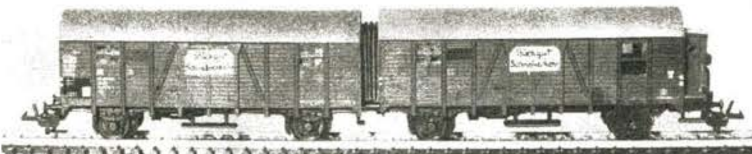


Bild 18 3. Preis in A-2-H0, sowjetischer Panzerzug, komplett, Jewgenij L. Schkljarenko, Moskau

Bild 19 1. Preis in Gruppe A-1-0, Ellok E 94091, Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin

Bild 20 2. Preis in A-1-0, Dampflokomotive der BR 238 der MÁV, Laszko Bekei, Budapest

Bild 21 3. Preis in Gruppe B-1-N, vierachsiger Kesselwagen, Dieter Giese, Halle-Neustadt

Bild 22 2. Preis in B-2-TT, Leigeinheit, Karl-Heinz Metzner, Karl-Marx-Stadt

Bild 23 1. Preis in Gruppe B-1-HO, Zweiachsiger Personenwagen der ehem. Kgl. sä. St. E. B., Karl-Ernst Hertam, Naunhof

Bild 24 Anerkennungspreis in B-1-HO, zehnachsiger Tiefladewagen, Zdenek Vais, ČSSR

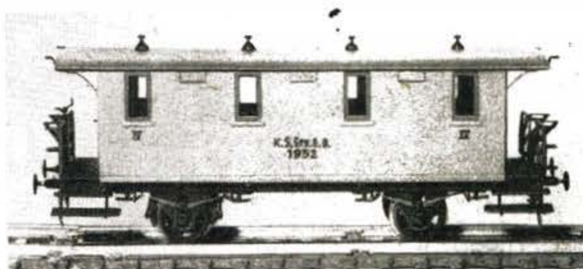
Bild 25 Anerkennungspreis in B-1-H0, Tiefladewagen, vier fünfachsige Drehgestelle, Günter Roßberg, Radebeul

Bild 26 2. Preis in Gruppe B-2-H0, Kkt-Wagen der DR, Henning Schnorrbusch, Karl-Marx-Stadt

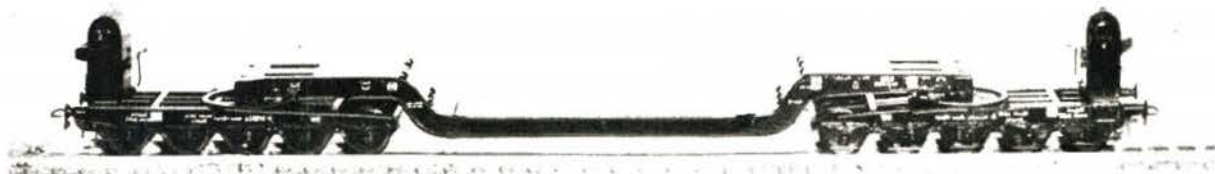
Bild 27 3. Preis in Gruppe B-2-HO, Doppelstockzug-Gepäckwagen, Peter Heckenschmidt, Uchtspringe

Bild 28 3. Preis in B-2-HO, Kranwagen mit Beiwagen, Ulrich Kroll, Schwerin

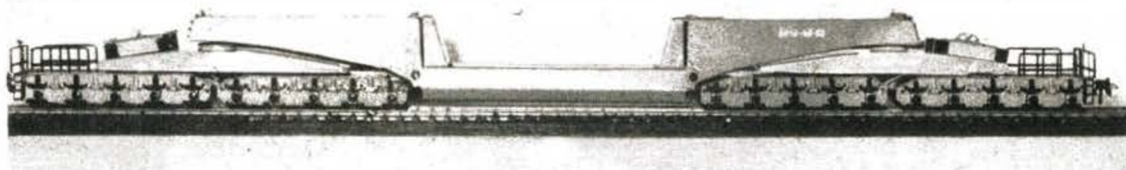
XVIII. INTERNATIONALER MODELLBAHN-WETTBEWERB 1971 IN DRESDEN EIN RÜCKBLICK



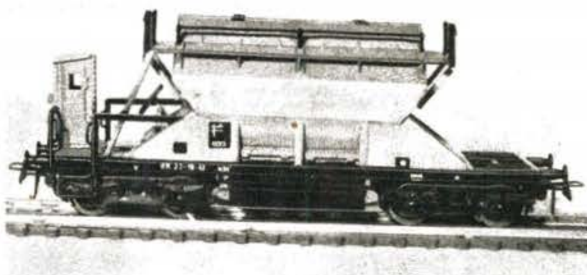
23



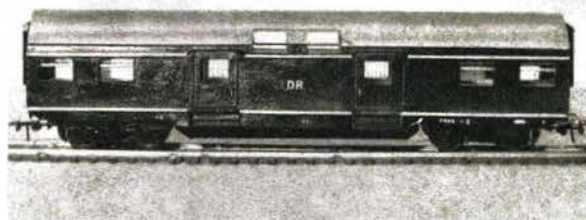
24



25

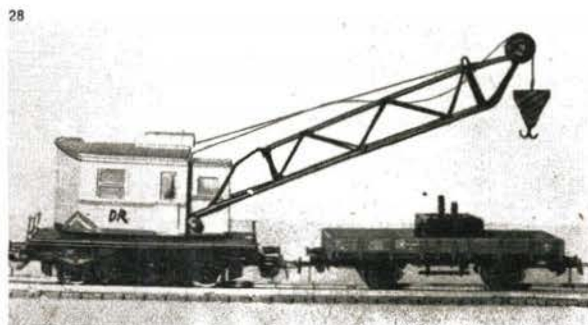


26



27

28



(Bild 16). Der zweite 2. Preis wurde von Werner Haselbauer aus Leipzig errungen, der die beliebte BR 85 zum Vorbild seines Umbaumodells nahm und damit 87,3 Punkte erzielte (Bild 17). Erfreulich ist es, daß den 3. Preis dieser Gruppe ein sowjetischer Modellbauer, Jewgenij L. Schkljarenko aus Moskau, erzielte. Er sandte einen kompletten Panzerzug ein (Bild 18) und bekam dafür 84,0 Punkte.

Und nun zur „großen" Nenngröße 0. Hier fanden sich sieben Modelle zusammen, von denen zwei ausfielen. Den 1. Preis bekam Paul Sperling aus Eichwalde für eine BR E 94 (254) (Bild 19), und den 2. Preis vergab

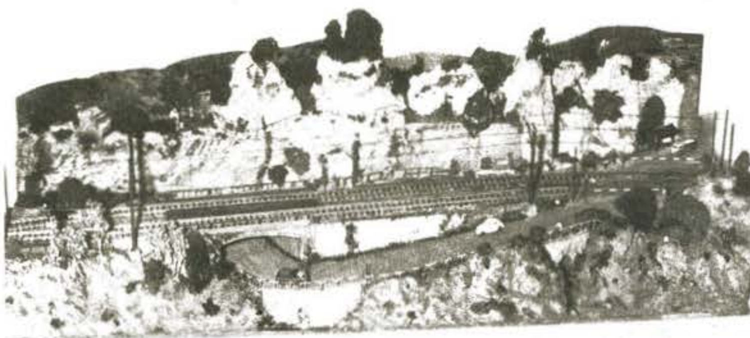
Bild 29 1. Preis in Gruppe C-N, Geländestück mit zweigleisiger Strecke und Blockstelle, Fam. Spindler, Werdau

Bild 30 2. Preis in Gruppe C-N, ländlicher Bahnhof der ČSD, Frantisek Jirik, ČSSR

Bild 31 3. Preis in C-N, Geländestück mit Bahnhof, O. E. Hinz, Rostock

Bild 32 Anerkennungspreis in Gruppe C-N, Bahnhof, Michael Linke, Karl-Marx-Stadt

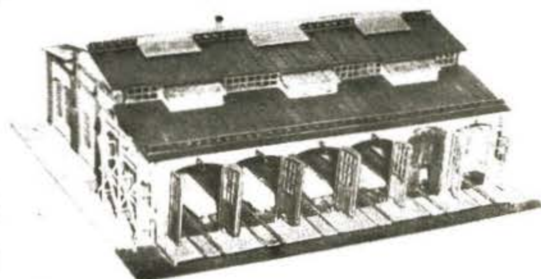
Bild 33 3. Preis in Gruppe C-TT, sechsständiger Lokschuppen, J. Graf, Senftenberg



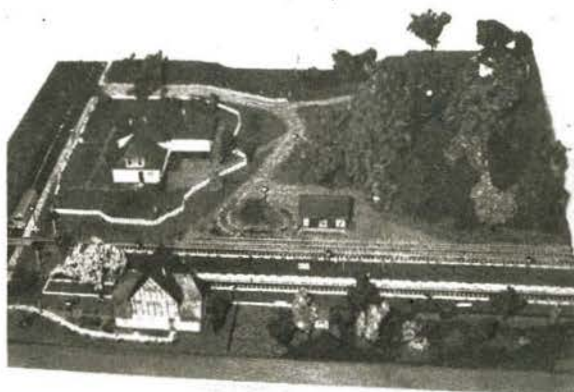
29



30



33

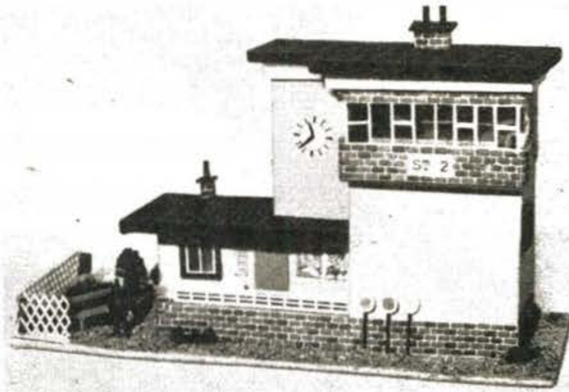


31

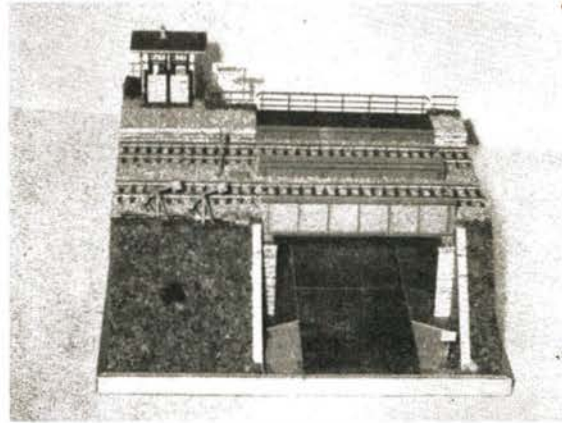
32



man an Laszko Bekei aus Budapest für eine BR 238 der MÁV (Bild 20).
Die Gruppen der Kategorien B (sonstige Schienenfahrzeuge) waren nicht so dicht belegt. In B 1/N gab es nur zwei 3. Preise, von denen einen Dieter Giese aus Halle-Neustadt errang mit einem vierachsigen Kesselwagen (Bild 21). Der andere ging in die ČSSR an Lumir Polakovič. Auch in der Gruppe B 1/TT waren die Leistungen nicht sonderlich. Es gab nur einen 3. Preis für Ivan Novotný (ČSSR) für einen ČSD-Beiwagen. Eine Anerkennung erhielt der 12jährige Schüler Walluhn aus Erfurt für einen Oldtimer.
Eine hervorragende Arbeit stellte in der Gruppe B 1/H0 ein Oldtimer der Kgl. sächs. St. E. B. von Karl-E. Hertam, Naunhof, dar (Bild 23). Er bekam 100 Punkte (!) und den 1. Preis. Neben diesem erkannte man lediglich noch zwei Anerkennungspreise zu: für Günter Roßberg, Radebeul, für einen 20achsigen Tiefladewagen (Bild 25) und für Zdenek Vais (ČSSR) für einen 10achsigen Tieflader (Bild 24). 17 Modelle bildeten die Gruppe B 2/H0, in der ein 2. und zwei 3. Preise vergeben wurden. Bild 26 zeigt einen KKt-Wagen von H. Schnorrbusch aus Karl-Marx-Stadt, 2. Preis. Bild 27 gibt den Doppelstockgepäckwagen von Peter Hackenschmidt, Uchtspringe, wieder und Bild 28 einen Kranwagen mit Schutzwagen von Ulrich Kroll, Schwerin. Diese beiden Modelle teilten sich die beiden 3. Preise. Wie auch in den Vorjahren, waren auch 1971 die Waggonbauer zahlenmäßig nicht stark vertreten und zeigten bis auf ganz wenige Ausnahmen auch kein hohes Niveau im Wagenbau.
Ganz vorzüglich war die Arbeit des bekannten „modellbahnernden" Ehepaares Christian und Maria Spindler aus Werdau, das in der Gruppe C/N (Eisenbahn-Hochbauten) mit dem in Bild 29 gezeigten Modell „Mariafels" 99,0 Punkte und damit mit Abstand den 1. Preis dieser Gruppe errang. Die Strecke und die am Felsen „klebende" Blockstelle wurden im Detail



34



35

Bild 34 Anerkennungspreis in C-TT, Stellwerk, Pavel Tomšu, ČSSR

Bild 35 1. Preis in Gruppe C-H0, Brücke, Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Bild 36 2. Preis in C-H0, Bahnhof Adorf/Vogtland, Wolfgang Lindner, Adorf/Vogtl.

Bild 37 2. Preis in C-H0, Haltepunkt der ČSD, René Novotný, ČSSR

Bild 38 3. Preis in Gruppe C-H0, Wasserturm, Herbert Semmler, Köthen

nach einer Rheintalstrecke nachgestaltet. Der 2. Preis dieser Gruppe wurde von F. Jiřik in die ČSSR geholt, er bastelte diesen ländlichen Bahnhof (Bild 30). O. E. Hinz aus Rostock sicherte sich mit einem Geländestück mit Bahnhof den 3. Preis in C/N (Bild 31). Schließlich wurde noch eine Anerkennung an Michael Linke, Karl-Marx-Stadt, für einen Bahnhof (Bild 32) vergeben. Insgesamt waren sieben Modelle in dieser Gruppe zu bewerten.

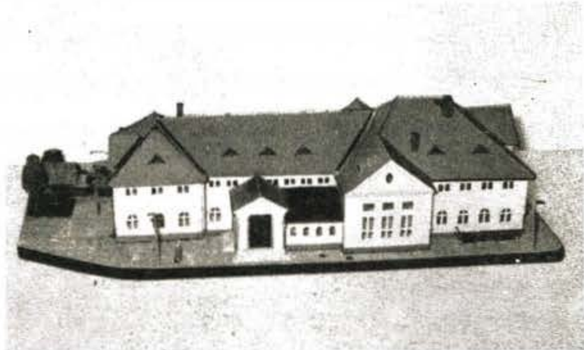
Fünf hingegen gab es nur in C/TT, für die man einen 3. und einen Anerkennungspreis fand. Ein sechsständiger Lokschuppen war die Arbeit von J. Graf aus Senftenberg (Bild 33, 3. Preis), und das Modell „Stellwerk 2" baute Pavel Tomšu (ČSSR), das die Anerkennung erhielt (Bild 34).

Auch hier war die Nenngröße H0 am stärksten vertreten, nämlich mit 15 Modellen. So gab es in dieser Gruppe folgende Preise: 1. Preis, Joachim Schnitzer, Kleinmachnow, eine Brücke (Bild 35); 2. Preis, Wolfgang Lindner, Adorf, EG Bf Adorf; 2. Preis, René Novotny (ČSSR), ČSD-Haltepunkt (Bilder 36 und 37); 3. Preis, Herbert Semmler, Köthen, Wasserturm (Bild 38) und einen Anerkennungspreis für Leo Čiz (ČSSR) für ein beachtliches Lampensortiment (Bild 39).

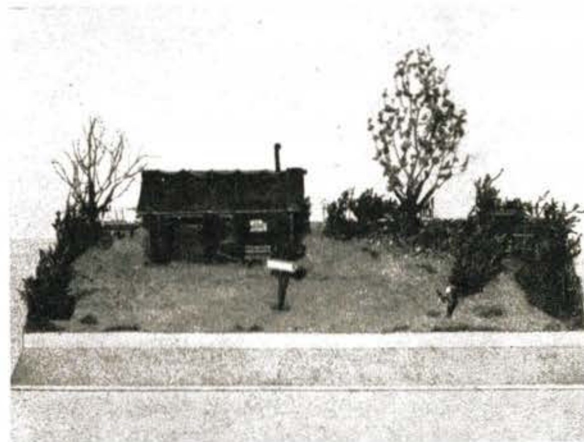
In der Gruppe D (funktionsfähige eisenbahntechnische Modelle) fand man sechs teilweise interessante Modelle vor, wie z. B. zwei Drehscheiben, einen EDK 1000 u. a. m. Den „Vogel abgeschossen" haben hier aber Otto und Akos Petrik (Vater und Sohn) aus Budapest mit einem funktionstüchtigen Luftkissenfahrzeug, das einen Sonderpreis erhielt. Leider ist es wenig fotogen, so daß wir auf ein Bild verzichten mußten. Den 1. Preis in dieser Gruppe bekam Ernst Wolf aus Remstädt/Gotha für eine verblüffend arbeitende Drehscheibe mit mehreren Raffinessen. Peter Eickel aus Dresden schließlich buchte noch einen verdienten 1. Preis für die exakte H0-Nachbildung des Bahnhofs „Voigtsgrün" (Gruppe E), (Bild 40), während Gottfried Liebscher aus Wilthen den 2. Preis in dieser Kategorie für einen Demag-Kran errang.

So weit unser Bericht vom XVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1971 in Dresden. Bald wird es in unserer Zeitschrift wieder heißen: „Auf zum XIX.!"

H. K.



36



37

38



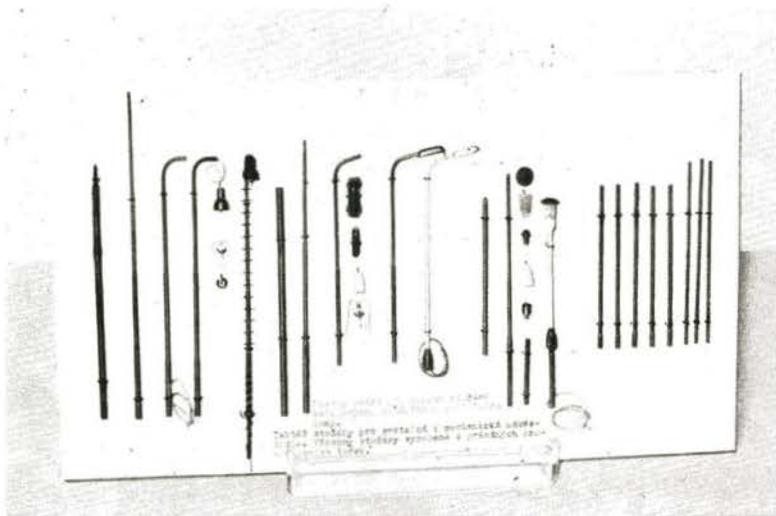


Bild 39 Anerkennungspreis in C-H0, diverse Lampen, Leo Číž, ČSSR

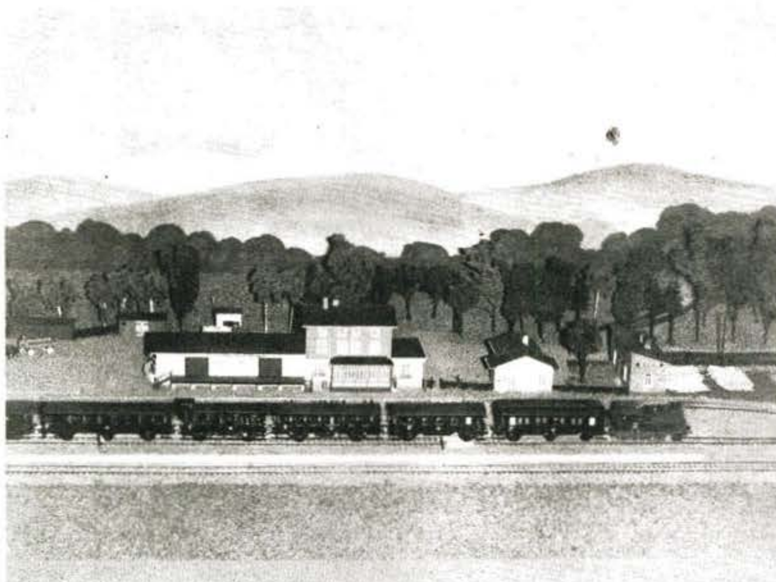


Bild 40 1. Preis in Gruppe E, naturgetreue Nachbildung des Bahnhofs „Voigtsgrün“, Peter Eickel, Dresden



Bild 41 Während zweitägiger jeweils 12stündiger Arbeit schwitzte die internationale Jury bei der gewissenhaften Bewertung der Modelle an der Prüfanlage

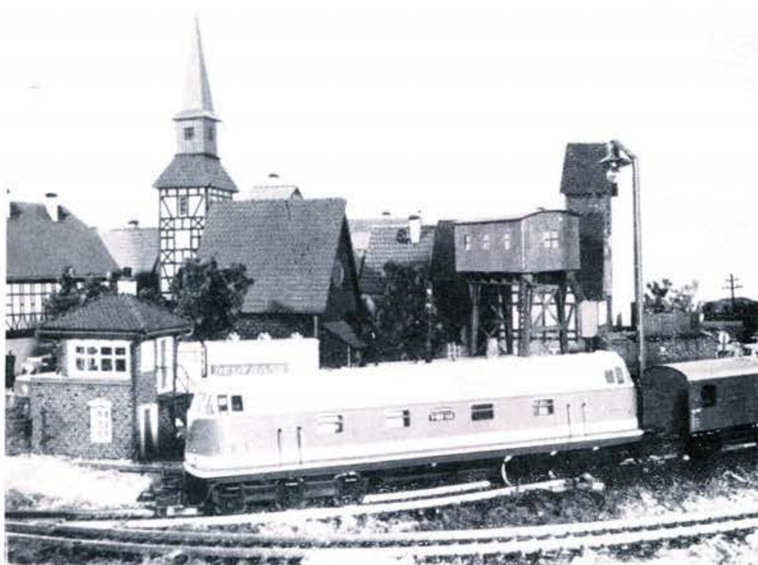
Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

Eine Mini-TT-Anlage

So bezeichnet Herr Rolf Schieferdecker aus Dresden seine 1,25 × 0,80 m große TT-Anlage selbst. Da er nur ein kleines Zimmer zur Verfügung hat, wurde die Grundplatte so bemessen, daß sie bequem auf dem Schreibtisch untergebracht werden kann.

Als Motiv wurde ein kleines Städtchen im Flachland gewählt, außerdem ausschließlich nur Nebenbahnbetrieb. So sind auch lediglich Lokomotiven der BR 81, 92, 94, 103 sowie 118 im Einsatz. Der Gleisplan ist einfach gehalten: Das an sich unschöne Oval wurde beiderseits mit je einem Überholgleis versehen, und zwar im Bahnhof und auf der anderen Seite, hinter den Häusern versteckt wie hinter einer Kulisse. Ein Werkanschluß und ein Freiladegleis ergeben dennoch Rangiermöglichkeiten selbst bei dieser winzigen Anlage.

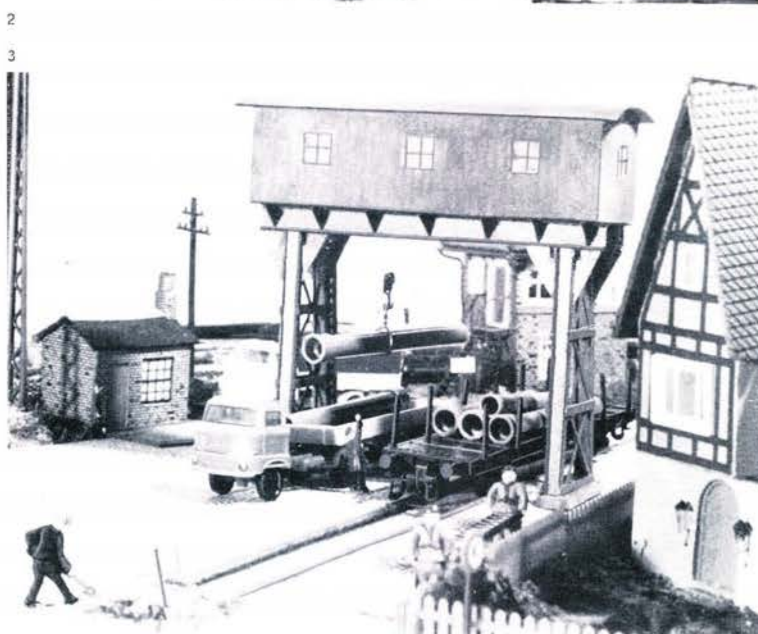
*



1



2



3

Bild 1 Ein Güterzug, gefördert von einer 118.2 (ex V 180²), passiert das Stellwerk „Mirau". Die Co'Co'-Diesellok entstand unter Verwendung einer ungarischen Diesellok sowie weiterer Zeuke-TT-Teile.

Bild 2 Das erwähnte Stellwerk „Mirau" wurde im Selbstbau hergestellt. Pappe, Ziegelsteinpapier und VERO-Plastteile wurden benutzt. Eine Inneneinrichtung erhöht den Gesamteindruck des an sich leicht zu bauenden Modells.

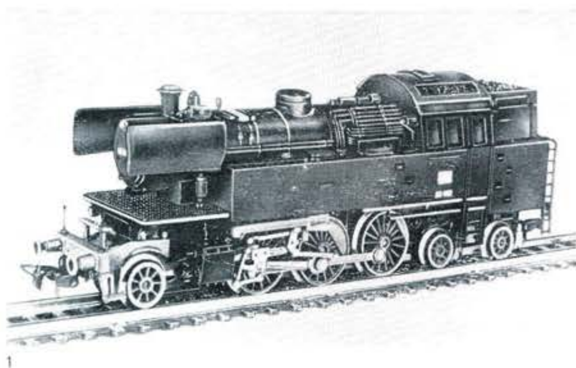
Bild 3 Auf der Freiladestraße herrscht ein reger Verkehr. Rohre werden von einem Sla-Wagen auf einen W-50-Sattelschlepper verladen. Auch eine Fahrzeugwaage wurde nachgebildet. Der Kran entstand nach einem Bauplan unserer Zeitschrift in Pappbauweise.

Fotos: Schieferdecker, Dresden

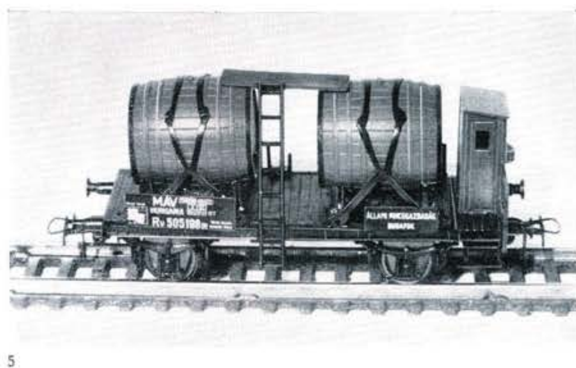
BILDNACHLESE DER LEIPZIGER HERBSTMESSE '71

Nachdem wir bereits im Heft 10/71, also einen Monat nach Messeschluß, über die Neuheiten der Modellbahnbranche auf der diesjährigen Leipziger Herbstmesse informiert haben, bringen wir heute die Fotos dieser neuen Messe-Exponate. Wir bitten unsere Leser daher, in Verbindung mit diesem Bildbericht noch einmal den erwähnten Textbeitrag im Heft 10/71 zur Hand zu nehmen, da wir uns hier nur mit Bildtexten begnügen möchten. Diese neue Art der Messeberichterstattung wählten wir bekanntlich, um schneller als bisher über die Messe informieren zu können. Wir hoffen, daß unseren Lesern dies gefällt und bitten um ihre Meinung.

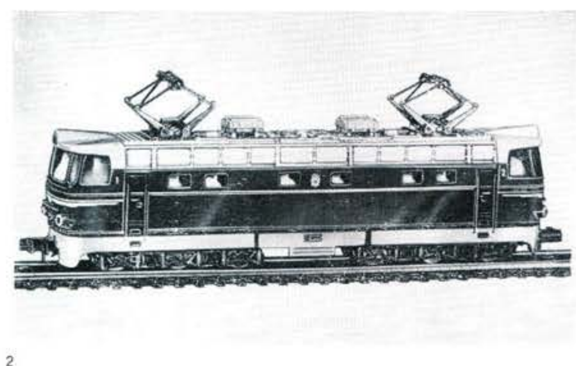
Die Redaktion



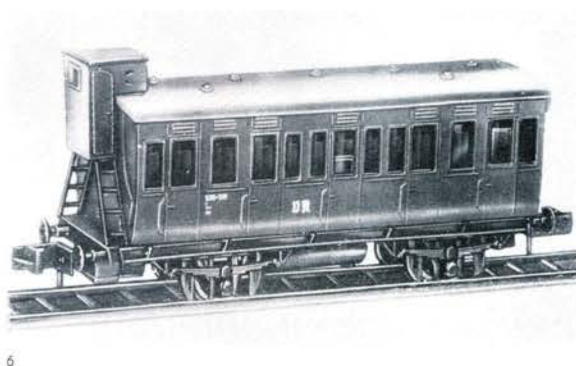
1



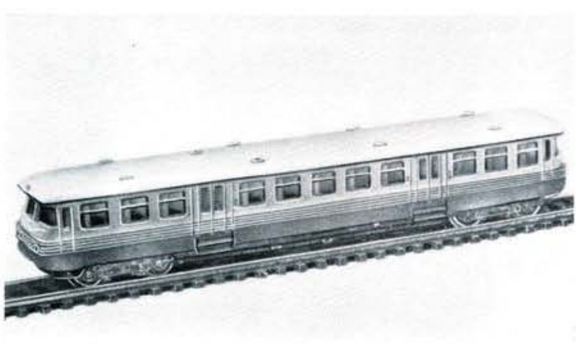
5



2



6



3

4

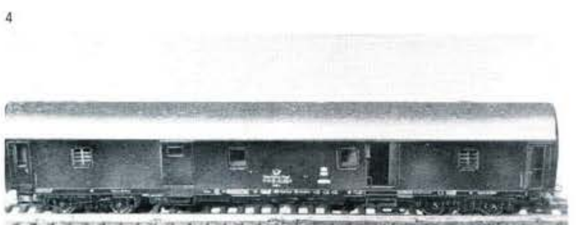


Bild 1 H0-Personenzuglokomotive der BR 66 vom VEB PIKO. Fein detailliertes Modell mit geräuscharmem Lauf durch Einsatz von Getriebezahnrädern aus verschleißfestem Plast, Haftreifen auf einer Antriebsachse.

Bild 2 Elektrische Lokomotive BR Tsch 4 der UdSSR in Nenngröße N, Hersteller ebenfalls VEB PIKO. Vier angetriebene Achsen, eine davon mit Haftreifen, fahrtrichtungsabhängige Stirnbeleuchtung, für Fahrleitungsbetrieb vorgesehen, daher wahlweise umschaltbar vom Zweischienen-Fahrstromsystem auf Fahrleitungsbetrieb.

Bild 3 Vierachsiger Leichttriebwagen LVT AB der DR, BR 173.0 (ex VT 4.12.02) in N, Hersteller: VEB PIKO. Mit entsprechendem Beiwagen lieferbar, Länge über Rahmen: 131 mm, zwei angetriebene Achsen, Lichtwechsel.

Bild 4 Endlich ist er da, der vierachsige Bahnpostwagen in H0! Passend zu den Schnellzugwagen Typ Y von Schicht. Derselbe Hersteller erzeugt auch dieses gelungene Modell, das eine LüP von 245 mm hat.

Bild 5 Eine weitere H0-Neuheit aus diesem Betrieb: ein zweiachsiger modellgerechter Weinfaßwagen der MAV mit Bremserhaus, LüP: 100 mm

Bild 6 Von der Herbert Stein KG, Leipzig-Plauen, kommt dieser neue Windbergwagen mit Bremserhaus in N, Achsabstand: 27,5 mm, LüP: 58,5 mm

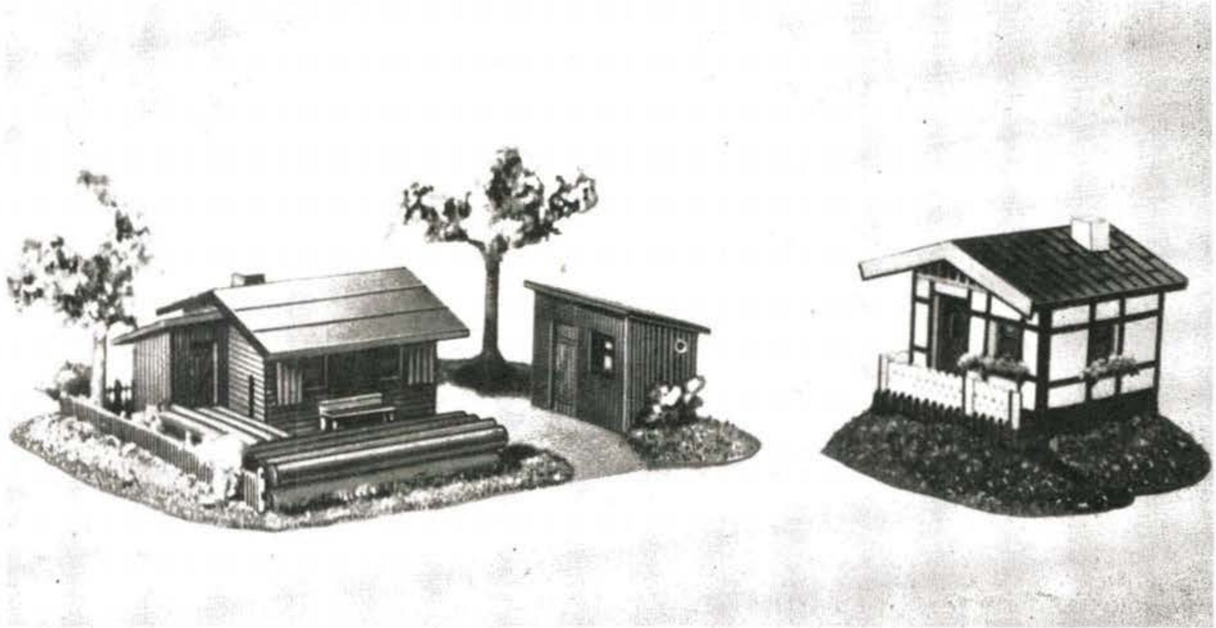


7

Bild 7 Drei Birken aus Plast vom VEB VERO, für alle drei Nenngrößen verwendbar, naturgetreu in Ausführung und Farbgebung, 152 × 90 × 60 mm groß, Lieferung nur fertig aufgebaut

Bild 8 Ein Geländestück mit zwei kleinen Geräteschuppen, ebenfalls vom VEB VERO für die Nenngröße N produziert, nur fertig aufgebaut im Handel, wirklichkeitsgetreu nachgebildet als passendes Beiwerk zur Bahnhofs- oder übrigen Anlagengestaltung, Plast, 105 × 87 × 66 mm

Bild 9 Der VEB VERO brachte ferner diesen kleinen Bahnhof für N mit zur Messe, zu dem eine Freiladefläche sowie ein Bahnwärterhaus gehören. Sämtlich nur als Bausätze erhältlich, für Anlagen aller Ausmaße verwendbar, Vollplastausführung, Grundplatte: 317 × 152 × 31 mm



8

9

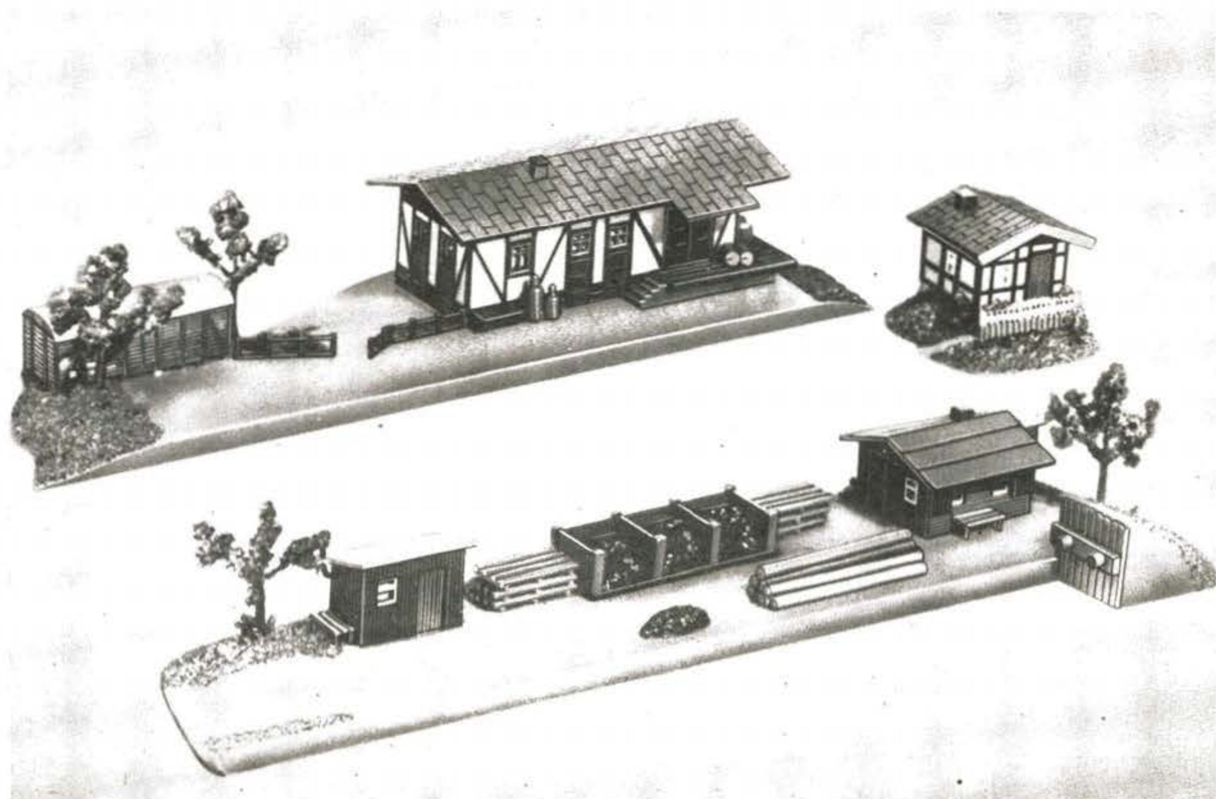


Bild 10 Ein Schlager dieser Herbstmesse: Vorbildgetreue Nachbildung des Bahnhofs „Klingenberg-Colmnitz" in TT, Oldtimer-Ausführung, reichhaltig dekoriert, Maße 325 × 115 × 88 mm, Vollplast, Hersteller: Auhagen KG

10

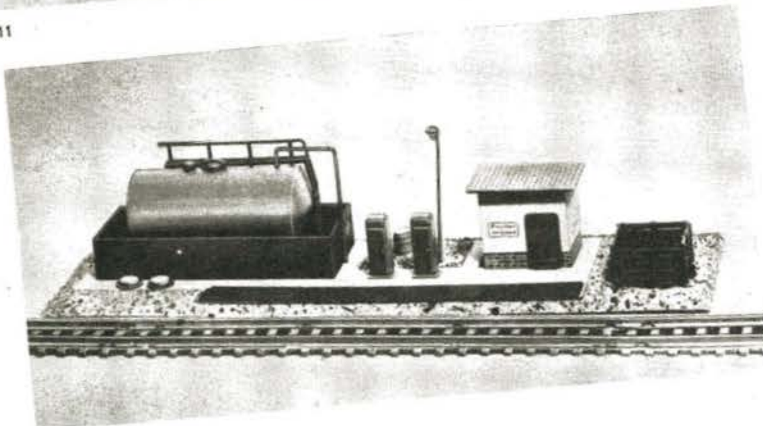
Bild 11 Passend zu dem Bahnhof (Bild 10) liefert die Auhagen KG auch diesen hübschen Bahnsteig mit ausgezeichneter Gestaltung. Maße: 235 × 60 × 65 mm, Vollplastausführung

11

Bild 12 Die Firma TeMos (Herbert Franzke KG) brachte diese H0-Dieseltankstelle in Gemischtbauweise neu heraus, Kessel in Ölauffangwanne auf Betondeckel gelagert, zwei Zapfsäulen auf Lattenrost, Pumpstationsgebäude und Sandbehälter

Bild 13 Auch an die kleinen Nenngrößen N und TT hat TeMos gedacht: diese ländliche Bekohlungsanlage in Old-timer-Manier ist im Maßstab 1 : 140 gehalten. Hunte, von Hand beschickt, mit Drehkran auf Sturzbühne gefördert, sorgen für die Bekohlung. Sämtliche Teile mit Ausnahme der Grundplatte und der Säule für die Bühne sind aus Plast gefertigt.

Bild 14 Eine dritte TeMos-Neuheit stellt dieser TT-Geräteschuppen dar. Ausgedienter, aufgebockter Wagenkasten eines G-Wagens als Behelfsschuppen für die Streckenarbeiter

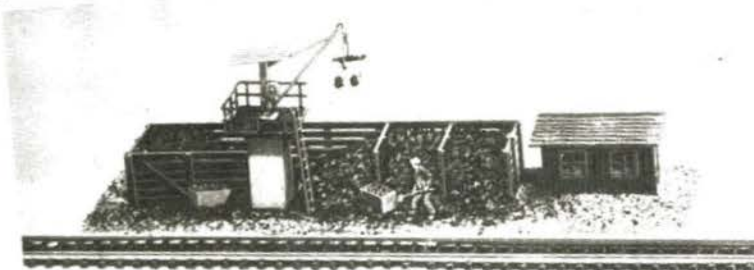


12



14

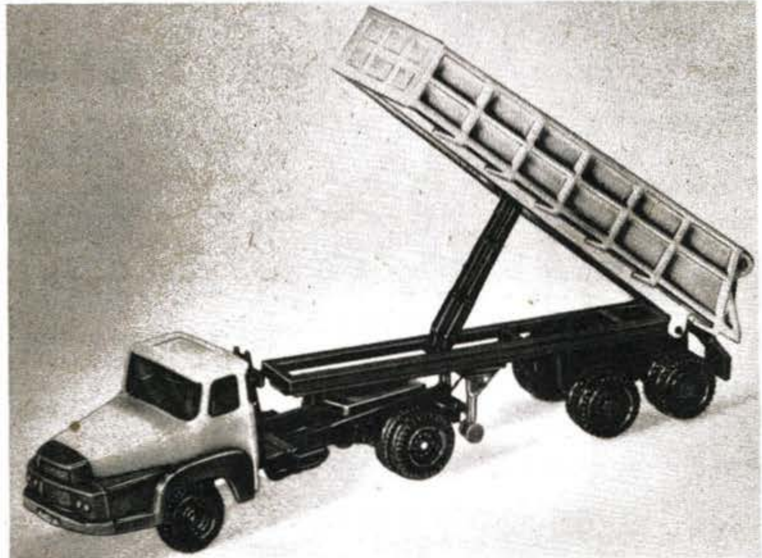
13



BILDNACHLESE VON DER LEIPZIGER HERBSTMESSE '71

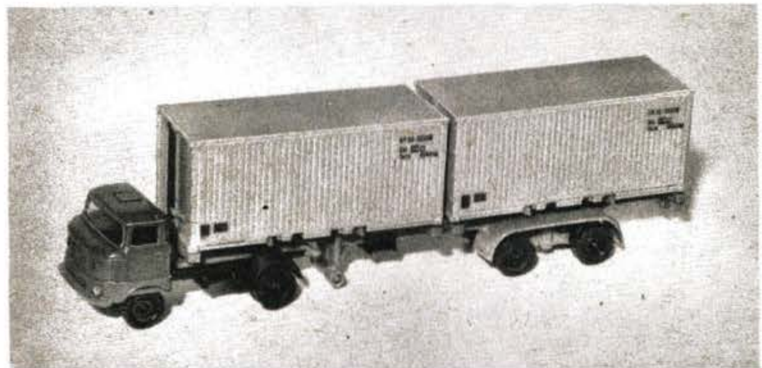


15



16

Bild 15 Die H0-Straßen wird künftig dieses interessante Modell eines W 50 mit Universal-Montagemast beleben. Gutgelungene Nachbildung mit beweglichen Funktionselementen, wie höhenverstellbarer Ausleger, radial schwenkbarer Ausleger mit Arbeitskorb usw., Rundumkennleuchte, Bühnengeländer, Hydraulikstutzen usw. sind gut nachgebildet. Hersteller: VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz.



17

Bild 16 Diesen Unic-Sattelhinterkipper im Maßstab 1 : 87 von Espewe, jetzt VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz, haben wir im Heft 10/71 nicht erwähnt. Das Modell aus Polystyrol ist hervorragend detailliert, Zwillingshydraulik und Pendelbordwand an der Kippmulde als Bewegungselemente ausgeführt.

18

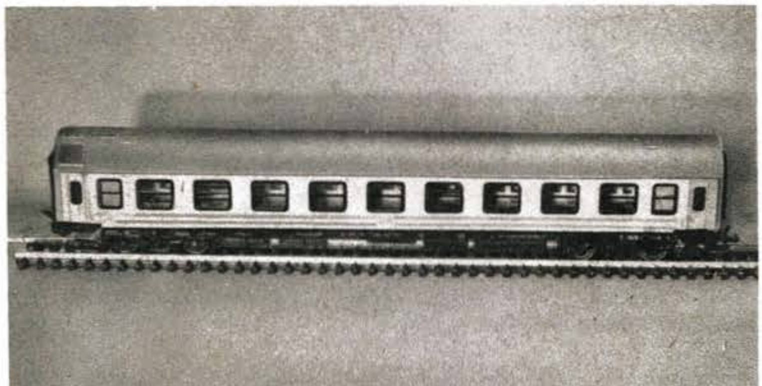


Bild 17 Zeuke-TT brachte als Weiterentwicklung des W 50 diesen Sattelzug für Containertransport heraus

Bild 18 Eine „unechte" Neuheit am Rande: TT-Wagen in Silber mit blauen Zierstreifen von Zeuke.

Fotos: Werkfotos (14), M. Gerlach (4)

Erhard Seibicke, Bündorf

Elektronische Baugruppen für Modelleisenbahnen, Teil 3

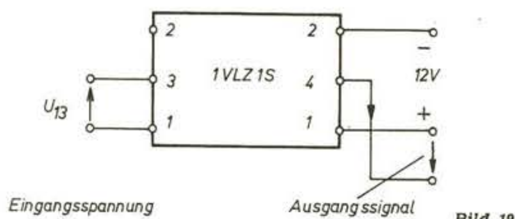


Bild 19

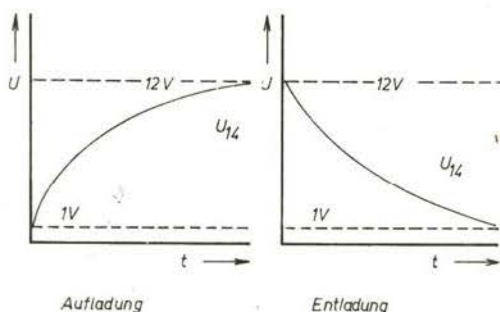


Bild 20

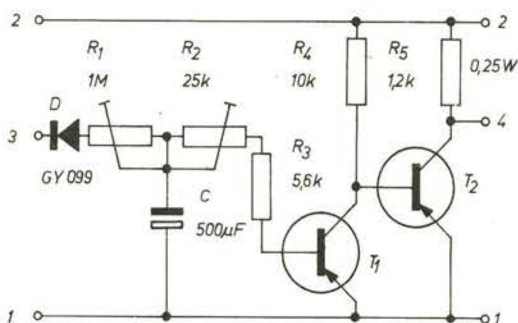


Bild 21

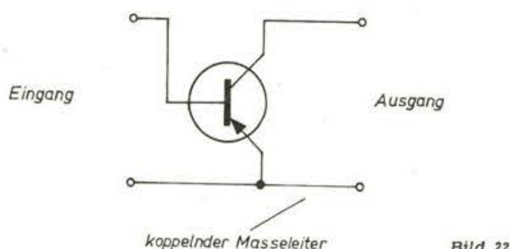


Bild 22

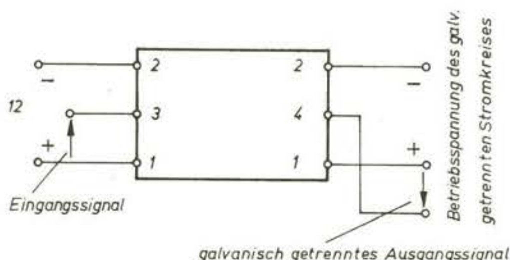


Bild 23

5. Schalt- und Steuerbaugruppen

Das gespeicherte und umgeformte Ausgangssignal der zuvor beschriebenen Baugruppen soll nun so weiterverarbeitet werden, daß es als elektrische Größe den zu steuernden Triebfahrzeugen und dem Zubehör direkt zugeführt werden kann.

5.1. Vorverstärker mit zeitlich verzögertem Ausgangssignal (1 VLZ 1 S)

Dieser Vorverstärker liefert ein Ausgangssignal, das nicht sofort vorhanden ist, sondern zeitlich verzögert und sich stetig verändernd erscheint. Beträgt die Eingangsspannung 1 Volt, so ist am Ausgang keine bedeutende Veränderung feststellbar. Wird nun U 13 auf einen höheren Wert umgeschaltet (etwa 8 Volt), so lädt sich der Kondensator über R1 langsam auf (Bild 21), wobei R1 den maximalen Ladestrom begrenzt. Daraus folgt aber, daß die Spannung am Kondensator zeitlich verzögert ansteigt, denn es gilt $U = Q/C$, wobei C konstant ist. Demzufolge fließt durch T1 auch ein zeitlich langsam ansteigender Basisstrom. Der sich erhöhende Kollektorstrom von T1 bewirkt ein Absinken des Basispotentials von T2, so daß dieser sperrt und die Spannung U14 (Ausgangsspannung im Bild 19) auf etwa 10 Volt ansteigt. Wird nun die Eingangsspannung abgeschaltet, dann entlädt sich der Kondensator, wodurch auch der Basisstrom von T1 absinkt und folglich U14 wieder auf 1 Volt zurückgeht (Bild 20). Die Zeit des stetigen Entladens und Aufladens kann variiert werden. Mit R1 läßt sich die Aufladezeit bestimmen, während durch R2 die Entladezeit verändert werden kann. Dieser Vorverstärker kann Schaltvorgänge zeitlich verzögert auslösen, aber auch einen stetigen Übergang von einem Schaltzustand in einen anderen steuern (langsames Anfahren und Anhalten).

Stromverstärkung der Transistoren: $h21e = 40 \cdots 50$

5.2. Zwischenverstärker mit galvanisch getrenntem Ausgang und Eingang (1 VLO 1)

Bekanntlich sind bei einem Transistor Ausgangs- und Eingangsklemmen elektrisch leitend miteinander verbunden (Bild 22). Dadurch ist es nicht möglich, Stromkreise direkt zu koppeln, die schon einen gemeinsamen Nulleiter besitzen, wenn hinter der Verknüpfungsstelle noch ein Polaritätswechsel vorgenommen werden soll. Dabei würde es zu Ausgleichsströmen kommen, die einem Kurzschlußfall gleichkommen. Zur Überwindung derartiger Anpassungsschwierigkeiten dient der galvanisch trennende Zwischenverstärker. Er besteht aus einem einstufigen Transistorverstärker, der als Eingangssignal in Helligkeitsänderungen einer Glühlampe umwandelt (Bild 24). Ein Fotowiderstand wandelt dieses optische Zwischensignal in Veränderungen des Basisstromes von T2 um. Liegt zwischen den Anschlüssen 1 und 3 eine Eingangsspannung an, so beträgt die Ausgangsspannung 1 Volt (Bild 23). Ist kein Eingangssignal vorhanden, so beträgt die Ausgangsspannung etwa 10 Volt. Es tritt also zusätzlich eine Inversion im Signalfluß auf. Dieser Verstärker gestattet eine stufenlose Signalübertragung. Er wird meist zur Ankopplung des Fahrstromkreises an das Bau-

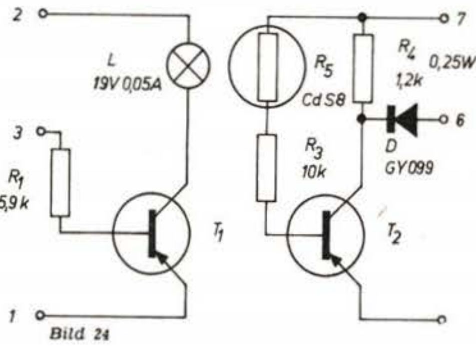


Bild 24

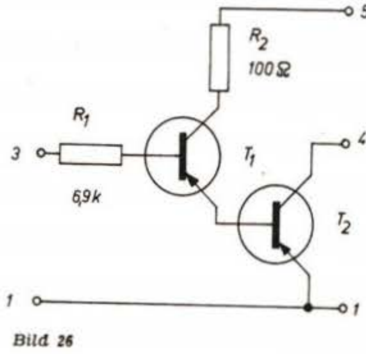


Bild 26

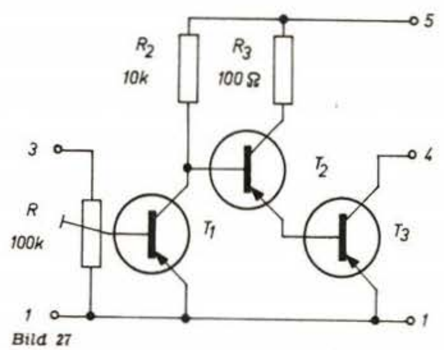


Bild 27

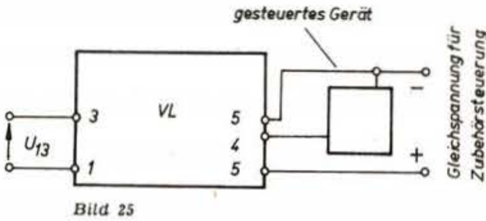
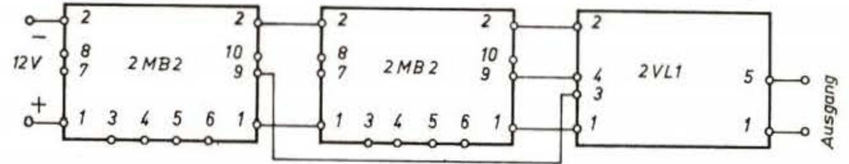


Bild 25

Bild 28



gruppensystem verwendet, da hier der gemeinsame Nulleiter zur Auslösung von Schaltvorgängen gebraucht wird und ein Polaritätswechsel der Fahrspannung erforderlich ist.

Stromverstärkung der Transistoren: h21e = 30···40

5.3. Leistungsverstärker

Diese Baugruppen haben die Aufgabe, die relativ schwachen Ausgangssignale der bisher behandelten Schaltungen so zu verstärken, daß eine Belastung bis 1 Ampère oder mehr möglich ist. Das zu betreibende Gerät wird dabei von einer gesonderten Spannungsquelle gespeist, um innerhalb der Stromversorgung der Baugruppen starke Spannungsschwankungen infolge von Belastungsänderungen zu vermeiden. Die Einfügung eines Leistungsverstärkers in das Baugruppensystem ist im Bild 25 prinzipiell dargestellt. Die Eingangsspannung U13 kommt von den vorgeschalteten Bausteinen.

5.3.1. Leistungsverstärker mit direkt proportionalem Ausgang (1 VL 1-1)

Dieser Verstärker besteht aus einer Darlingtonschaltung von zwei Transistoren. Dadurch wird eine große Stromverstärkung der gesamten Anordnung erreicht (Bild 26). Bei dieser Schaltung vergrößert sich die Ausgangsspannung, wenn sich die Eingangsspannung erhöht. Prinzipiell entspricht dieser Verstärker dem Arbeitskontakt beim Relais, jedoch ist hierbei ein kontinuierlicher Übergang zwischen „Ein" und „Aus" möglich. Zur Ableitung der entstehenden Wärme ist die Montage des Leistungstransistors T2 auf ein genügend großes Kühlblech (60···100 cm²) erforderlich.

5.3.2. Leistungsverstärker mit indirekt proportionalem Ausgang (1 VL 1-2)

Bei verschiedenen Schaltungen ist es erforderlich, daß ein Ausgangssignal vorhanden ist, wenn kein Eingangssignal anliegt. Zu diesem Zweck dient der Verstärker mit indirekt proportionalem Ausgang. Bei einem anliegenden Eingangssignal sinkt der Ausgangsstrom bis auf den Reststrom des Leistungstransistors T3 ab. Dieses Schaltverhalten entspricht der Funktionsweise des Ruhekontaktes beim Relais, wobei hier ebenfalls ein kontinuierlicher Übergang zwischen „Ein" und „Aus" möglich ist. Der Anschluß dieser Baugruppe ist ebenfalls gemäß Bild 25 vorzunehmen. Der Transistor T3 sollte zur Ableitung der entstehenden Wärme auf einem Kühlblech (60···100 cm²) montiert werden.

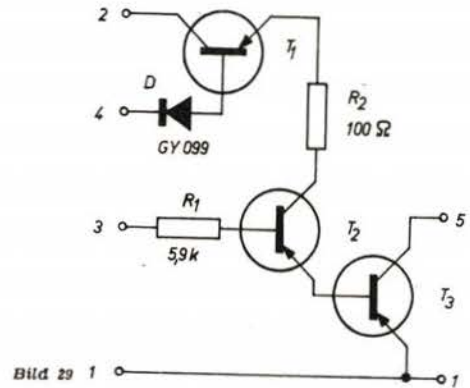


Bild 29

5.4. Leistungsverstärker mit zwei Eingängen (2 VLI)

Oft ist es nötig, daß ein Ausgangssignal dann und nur dann abgegeben werden darf, wenn mindestens zwei Voraussetzungen (Schaltzustände) erfüllt sind. Eine Baugruppe zur Realisierung eines derartigen Schaltverhaltens zeigt Bild 29. Der Verstärker 2 VL 1 gibt genau dann ein Ausgangssignal ab, wenn beide Eingangssignale vorhanden sind. Bei der dargestellten Prinzipschaltung (Bild 28) dienen zwei bistabile Multivibratoren zur Ansteuerung des Verstärkers. Der Transistor T3 ist nur dann durchgesteuert, wenn durch ihn ein Basisstrom fließt, d. h., die Transistoren T1 und T2 müssen sich im leitenden Zustand befinden. Dabei wird je ein Transistor von einem Multivibrator angesteuert, so daß nur dann ein Ausgangssignal vorhanden ist, wenn bei den Multivibratoren jeweils die Lampe 1 brennt. Bei allen anderen möglichen Schaltkombinationen erscheint kein Ausgangssignal. Durch die Anwendung dieser Baugruppe ist eine sinnreiche Verknüpfung von verschiedenen Schaltungen erreichbar. So läßt sich zum Beispiel über einen Eingang die Größe des Ausgangssignals steuern, während über den anderen eine elektronische Sicherung bei Überschreitung einer Maximalbelastung eine Abschaltung bewirken kann.

(Forts. folgt)

WISSEN SIE SCHON . . .

● daß die Standseilbahn Augustusburg am 24. Juni 1971 60 Jahre alt wurde? Bisher wurden bei einer Streckenlänge von 1234 m und bei einem Höhenunterschied von 175 m über 27 Millionen Fahrgäste befördert. Die Fahrzeit beträgt acht Minuten. Ein Wagen kann bis zu 74 Personen befördern.

● daß es selbst im „eisenbahnlosen" Island eine Dampflokomotive gibt? Im Jahre 1912 kam diese Baulokomotive zum Hafenbau nach Reykjavik, der Hauptstadt von Island. Anschließend nach Beendigung der Bauarbeiten wanderte die Lok sofort ins Museum von Reykjavik.

● daß es bei der DB nur noch 17 betriebsfähige Lokomotiven der BR 38 gibt? Beheimatet sind diese Lokomotiven in den Bw Tübingen und Heilbronn.

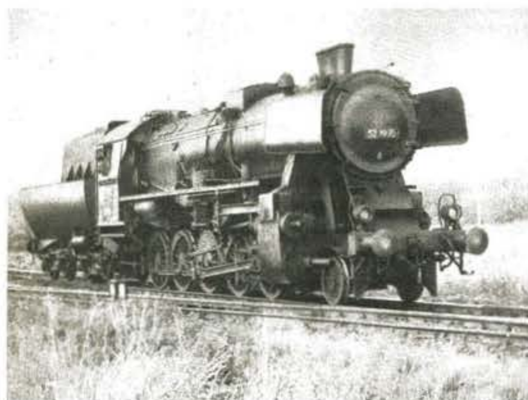
● daß in der Sowjetunion 30 000 km Streckenlänge elektrifiziert worden sind? Damit nimmt die UdSSR in bezug auf die Länge der elektrisch betriebenen Strecken den ersten Platz in der Welt ein.

● daß in der Schweiz vier Vier-Wagen-Züge RABD 8/16 für den Nahverkehr in Auftrag gegeben sind? Die Zwischenwagen sind ohne Antrieb. Die Triebwagen, an jedem Ende befindet sich davon einer, wiegen 43 t, die Zwischenwagen 23 t. Im ganzen Zug sind 224 Plätze 2. Klasse und 56 Plätze 1. Klasse vorhanden. Die Höchstgeschwindigkeit der Einheit beträgt 125 km/h, die Leistung derselben 2665 PS.

● daß die DB die zulässige Geschwindigkeit für die BR 23 mit dem Tender voran auf 85 km/h erhöht hat. Ebenso erfolgte bei den BR 50 bis 53 eine entsprechende Erhöhung auf 80 km/h.

● daß es bei der Deutschen Reichsbahn auch Güterzuglokomotiven der BR 52 gibt, die mit einem Oberflächenvorwärmer ausgerüstet sind? Hierbei handelt es sich um ehemalige Kondens-Lokomotiven. Infolge des Oberflächenvorwärmers ist eine völlig andere Rohrverlegung am Kessel bedingt. U. B. z. die Lokomotive 52 1976-1 vom Bw Pasewalk. Deutlich ist der Oberflächenvorwärmer vor dem Giesl-Ejektor erkennbar.

Foto: Winfried König, Berlin



● daß die Betriebslänge der DR-Strecken nach dem Stand vom 1. Januar 1970 insgesamt 14 909 km betrug? Davon sind 14 247 km Regelspur. Die Hauptbahnlänge umfaßt 7309 km, elektrisch betrieben waren zum genannten Zeitpunkt 1208 km Hauptbahn und 77 km Nebenbahn.

● daß im Mont-Cenis-Eisenbahntunnel, der zur einen Hälfte auf französischem und zur anderen auf italienischem Boden liegt, der Oberbau vom SNCF-Typ ist, während die Fahrleitung und Signalisierung den FS-Normen entsprechen? Die italienischen Staatsbahnen besorgen die Unterhaltung der Fahrleitung und Signalanlagen, während die SNCF für alle anderen Anlagen verantwortlich sind. *Scho.*

● daß die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden sowjetischen Großstädten Moskau und Leningrad im Jahre 1971 auf ihr 40jähriges Bestehen zurückblicken kann? Die 650 km lange elektrifizierte Strecke wird mit modernen Expreßzügen, den „Roten Pfeilen", befahren. Neben hohen Geschwindigkeiten ist eine exakte Einhaltung der Fahrzeit oberstes Gesetz. *Schi.*

In eigener Sache

Immer wieder erreichen uns Briefe von Lesern, in denen um Übersendung von Bildern, Bauplänen usw. gebeten wird. Andere Leser fragen nach Lieferterminen oder Bezugsmöglichkeiten von Modellbahn-Neuheiten und Material oder stellen individuelle Anfragen, die den Bau ihrer eigenen Anlage betreffen. Wir weisen hiermit ausdrücklich darauf hin, daß die Redaktion nicht in der Lage ist, solchen Einzelwünschen nachzukommen bzw. solche Anfragen zu beantworten. Wir bitten daher dringend darum, davon Abstand zu nehmen.

Es besteht auch Veranlassung, nochmals darauf hinzuweisen, daß alle zur Veröffentlichung angebotenen Fotos aus drucktechnischen Gründen folgende Bedingungen erfüllen müssen: Kontrastreich, gute Bildschärfe und Bildabzug schwarz-weiß-Hochglanz im Mindestformat 9 × 12 cm. Jedes Foto muß auf der Rückseite unbedingt den Namen und die volle Anschrift des Bildautoren tragen, um die Honorierung bei Veröffentlichung zu sichern.

Allen unseren Lesern und Freunden im In- und Ausland wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1972! *Die Redaktion*

Ing. WOLFGANG FISCHER, Plauen

Und noch einmal die historische Baureihe 84

Dem Beitrag über die Geschichte der Dampfzugförderung zwischen Heidenau und Altenberg (Erzgeb.) von Hans-J. Simon aus Dessau (Heft 4/71) möchte ich noch einiges hinzufügen.

Der um 1950 im westlichen Erzgebirge aufblühende Erzbergbau machte eine gegenüber bisher um das Vielfache gesteigerte Transportkapazität der Eisenbahn erforderlich. Deshalb wurden schon Mitte 1949 die ersten Lokomotiven der Baureihe 84 vom Bw Dresden-Altstadt in das damalige Bw Schwarzenberg (Erzgeb.) umbeheimatet. Sie sollten auf der sehr kurvenreichen Steigungsstrecke Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt eingesetzt werden. Bis 1952 waren sämtliche 11 Lokomotiven dieser Baureihe an das Bw Schwarzenberg abgegeben worden. Nach dem 1951/52 erfolgten zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Johanngeorgenstadt und ihrem Umbau auf höhere Achslasten und größere Kurvenradien wurde die Baureihe 84 vielfach in Doppeltraktion vor langen Güterzügen eingesetzt. Später diente sie meist als Vorspann- oder Schiebelok für schwere Güterzüge, die mit der Baureihe 58 bespannt waren. Jedoch hatte die Baureihe 84 zu viele Nachteile. So waren schon im Beitrag von Hans-J. Simon die Schwierigkeiten in der Wartung und Unterhaltung erwähnt worden. Unter den schweren Einsatzbedingungen im westlichen Erzgebirge machte sich ein weiterer Nachteil bemerkbar: Der Aktionsradius der Lok war viel zu gering. Die Vorräte an Kohle und besonders an Wasser waren im Verhältnis zur Kesselleistung so gering bemessen, daß es z. B. nicht möglich war, einen durchgehenden Güterzug von Zwickau nach Johanngeorgenstadt zu befördern (= 56 km), ohne unterwegs in Aue oder Schwarzenberg Wasser auffüllen zu müssen. Ein dritter Nachteil der Baureihe 84 war ihre hohe Achslast von 18 Mp, die einen Einsatz auf den sehr stark belasteten, jedoch nur für 15 bzw. 16 Mp Achslast zugelassenen Anschlußstrecken nach Annaberg und nach Karl-Marx-Stadt (über Aue) nicht zuließ. Deshalb verschwand schon Mitte der fünfziger Jahre ein Teil dieser Lokomotiven wieder aus dem Erzgebirge.

Als 1957/58 das Bw Schwarzenberg aufgelöst und als Lokbahnhof dem Bw Aue unterstellt wurde, wechselten die zu der Zeit noch vorhandenen Lokomotiven 84 001, 006, 008, 009, 010 und 012 nach Aue über. Aber auch hier wurden sie allmählich ausgemustert. Die letzte im Einsatz befindliche 84er im Bw Aue war wohl im Jahre 1960 die 84 008 gewesen.

Foto: W. Fischer

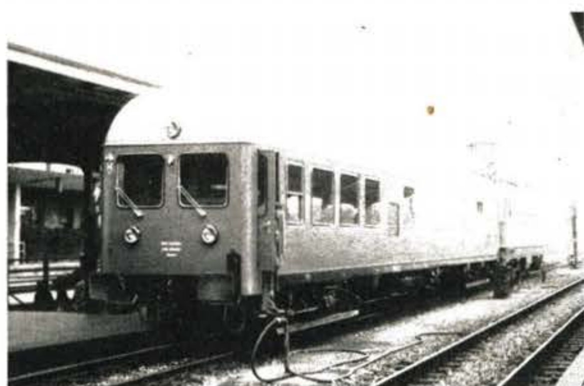
Modernster Oberbaumeßwagen der Welt für die Deutsche Reichsbahn

Der modernste, aber auch wertvollste Wagen, der jemals in Österreich hergestellt wurde (Preis etwa 20 Millionen Schilling), wurde kürzlich im Werk Graz der Simmering-Graz-Pauker A. G. fertiggestellt und an den Besteller, die Deutsche Reichsbahn, übergeben.

Es ist ein sechsachsiger, 26,4 m langer vollelektronisch ausgerüsteter Oberbaumeß- und Versuchswagen. Die Geräte des Wagens arbeiten bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und liefern sämtliche für die Kontrolle des Oberbaues von Bahnstrecken benötigten Meßzahlen sowie kombinierte Meßwerte. Die Aufzeichnungen stehen jeweils im Augenblick der Messung, gut ablesbar, auf einer 50 cm breiten Papierrolle zur Verfügung.

Der abgelieferte Neubauwagen ist einzig auf der Welt. Es haben schon jetzt zahlreiche Bahnverwaltungen an diesem Fahrzeug Interesse und um Besichtigung nachgesucht.

Der vollklimatisierte Meßraum enthält zwei 11-Kanal-Schreiber. Jeder von ihnen kann elf verschiedene Meßwerte aufnehmen und aufzeichnen. Da jedoch bisher nur maximal 16 verschiedene Werte zu messen sind — dies stellt bereits ein Optimum dar — können auch „gefilterte Werte" erarbeitet werden, also Kombinationen zweier oder dreier Einzelwerte. Der Wagen verfügt über eine eigene Energieanlage, eine Wechselsprechanlage für das drei- bis fünfköpfige Bedienungspersonal sowie im eigenen Konferenzraum über Bildwerfer, Filmprojektor, Kopier- und Vergrößerungsapparate. So können beispielsweise jederzeit von einem bestimmten Streckenabschnitt — auch wenn dieser Abschnitt nur wenig Zentimeter lang ist, Kopien und Vergrößerungen der Meßwerte angefertigt werden. Als Meßwertaufnehmer werden induktive Wegaufnehmer und induktive Beschleunigungsaufnehmer verwendet.



Die wichtigsten Messungen, die von den elektronischen Geräten parallel registriert und auf den Schreiber übertragen werden, beziehen sich auf Spurweite, Kurvenkrümmung, Überhöhung der Gleise, vertikale und horizontale Beschleunigung, Gleissenkungen und auf die Feststellung von Riffelungen.

Dieser neue elektronische Meß- und Versuchswagen hat in Fachkreisen bereits größtes Aufsehen erregt.

A. Horn, Wien
Foto: Erich Hoch, Wien

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Neuhausen in Nenngröße H0

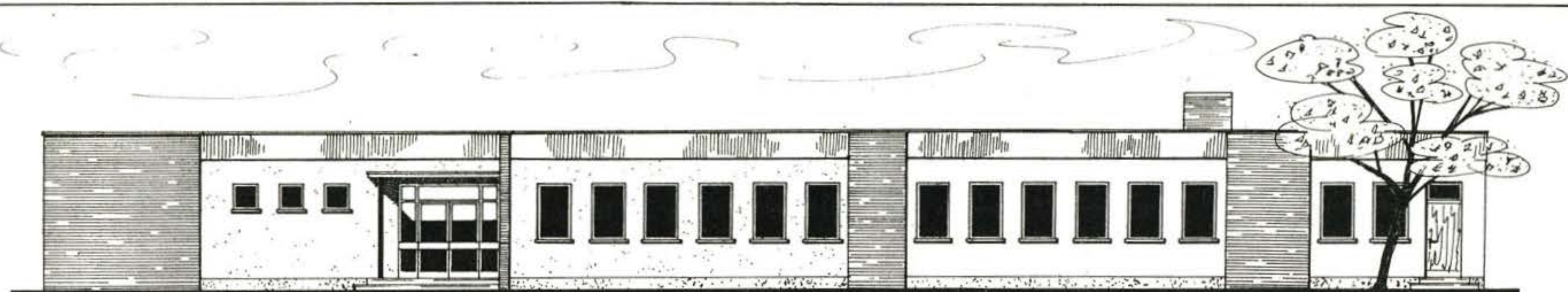
Die aufstrebende Industrie in unserer Republik hat auch vielerorts eine Erweiterung der Verkehrsanlagen der Eisenbahn zur Folge. So wurde auch dieses kleine Empfangsgebäude an einer Nebenbahn errichtet. Es kann auf einer Anlage modernen Charakters gut seinen Platz finden und wird in Verbindung mit der heutigen Dieseltraktion das Neue unseres sozialistischen Verkehrswesens verkörpern.

Aus diesem eingeschossigen Gebäude kann ohne großen Aufwand ein zweigeschossiges entwickelt werden. Man setzt ein zweites Geschoß von rd. 30 mm Höhe auf. Die Dachausbildung geschieht in gleicher Form, die Fensterachsen sollten übereinander liegen.

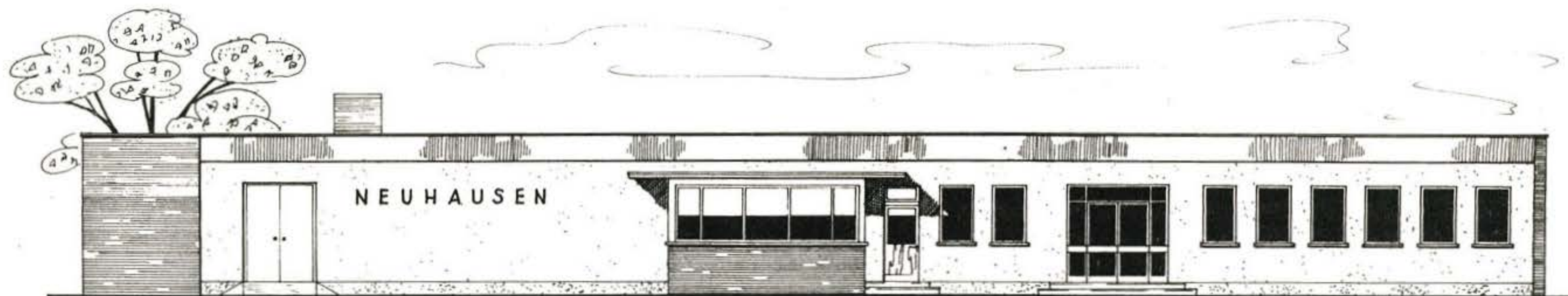
Alle Wände werden aus Pappe oder aus Sperrholz entsprechender Dicke ausgesägt. Als Fenster können solche aus Plaste Verwendung finden, aber auch die Herstellung aus Pappe, mit Zellon verglast, ist nicht schwierig. Die Fenster des Stellwerkvorbaues und die verglasten Stirnwände der Schalterhalle erfordern ohnehin eine solche Bauweise. Der Einbau der inneren Trennwände entsprechend des Grundrisses und das Einrichten der einzelnen Räume verbessern die vorbildgerechte Gesamtwirkung erheblich. Die Deckenplatten werden entsprechend der Dachneigung zwischen die Außenwände geleimt (siehe auch Schnitt I—I). Die Außenwände erhalten eine obere Blechabdeckung und vorgehängte Wellaluminium-Schürze als oberen Abschluß.

Das gesamte Gebäude erhält einen hellgrauen Glattputz. Die vorspringenden Wandflächen sind als Klinker-Verblendmauerwerk ausgeführt. Sie können aber auch nur im Putz farbig abgesetzt werden. Die Dachflächen haben eine Eindeckung als Bitumendämmdach und sind dementsprechend schwarz gestrichen. Fensterrahmen und -leitungen erhalten weißen Anstrich. Die Rahmen der verglasten Stirnwände der Schalterhalle und der Fenster des Stellwerkvorbaues erhalten einen Anstrich mit Silberbronze, um den Eindruck von Leichtmetallkonstruktionen zu erwecken. Sockel, Vorlegestufen und Vordächer werden betongrau angemalt. Beschriftungen, Uhren, Reklameflächen und Beleuchtung vervollständigen das Modell.

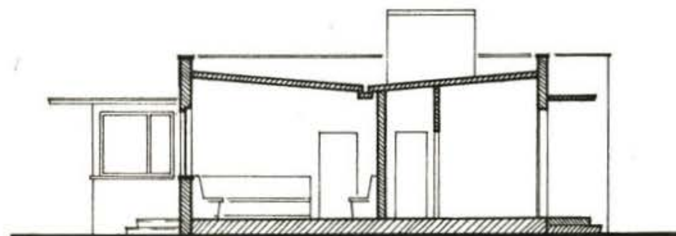
Für die Nenngröße N genügt es, die Maße von der Zeichnung abzugreifen.



SÜDANSICHT

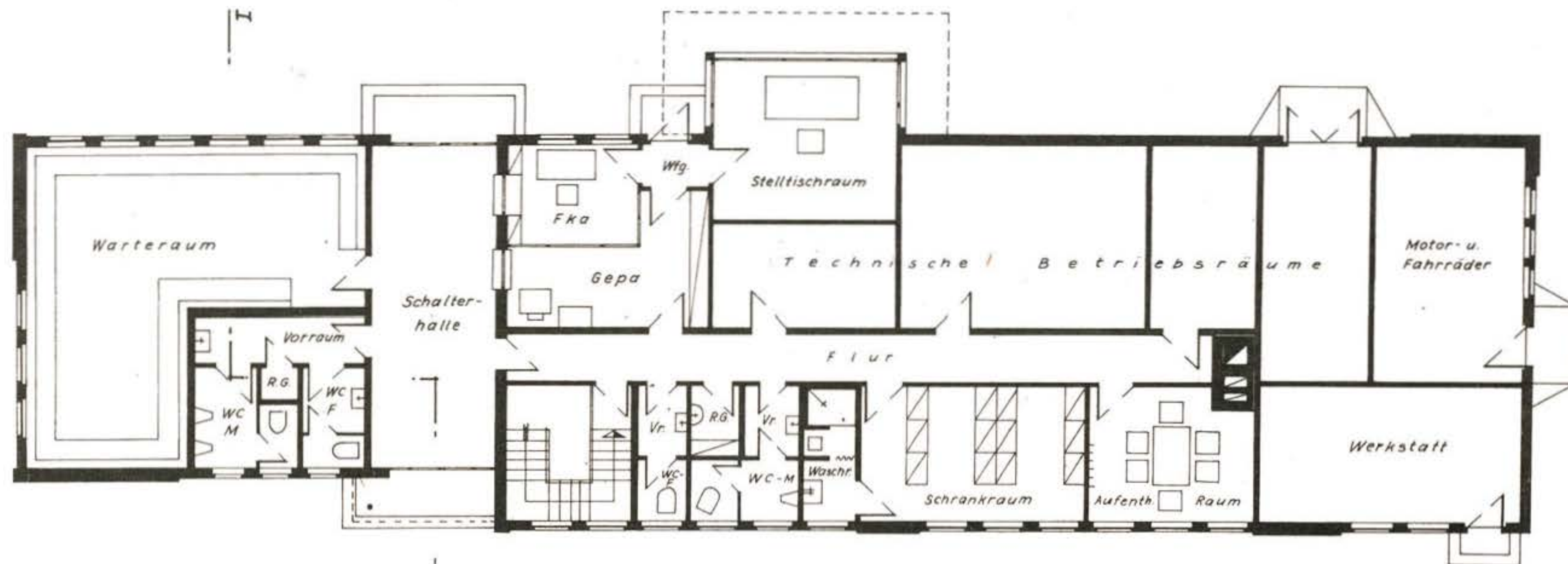


NORDANSICHT

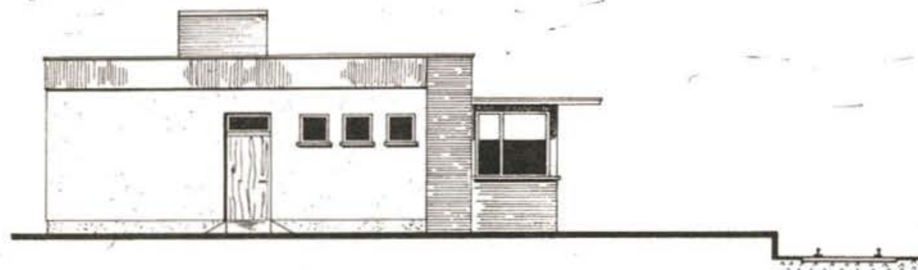


◄ SCHNITT I-I

1971	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Nenngröße HO
gezeichn.	10.6.	Frank			
geprüft	11.6.	[illegible]			
Maßstab 1:2	Empfangsgebäude Bf Neuhausen N- u. S-Ansicht, Schnitt I-I			Zeichnungsnr. 06-11-71	



GRUNDRISS





OSTANSICHT

WESTANSICHT ▶

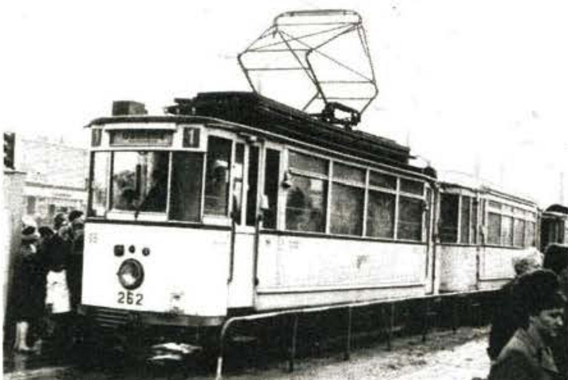
1971	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str.	Nenngröße
gezeichn.	12. 6.				HO
geprüft	14. 6.				
Maßstab	Empfangsgebäude Bf Neuhausen				Zeichnungsnr.
1 : 2	Grundriß, O- u. W-Ansicht				06 - 12 - 71

WERNER BEUCHEL, Halle (Saale)

Der VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt



1



2



3

Bild 1 Einer der ältesten noch erhaltenen Triebwagen; Baujahr 1908, Spurweite 925 mm

Bild 2 Ein Triebwagen aus dem Jahre 1925. Er unterscheidet sich von den anderen Fahrzeugen durch das aufgesetzte Oberlichtdach und die Untergestellkonstruktion

Bild 3 Ein Schmalspurzug an der Zentralhaltestelle

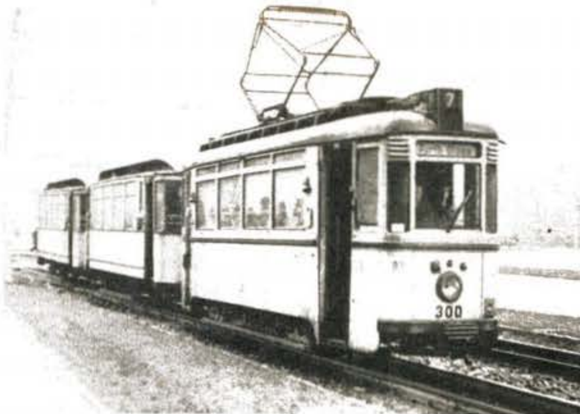
Am 22. April 1880 wurde in Chemnitz, schon damals eine Großstadt mit fast 130 000 Einwohnern, die erste Pferdebahnlinie eröffnet. Es fuhren zu jener Zeit 4,50 m lange Wagen, die zehn Sitz- und 14 Stehplätze boten. In der Blütezeit des Pferdebahnbetriebes waren auf der 7,2 km langen Strecke (1892) 25 derartige Wagen und 59 Pferde eingesetzt. Dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung tragend, begann man mit der Elektrifizierung der Strecke, nachdem sich die elektrische Straßenbahn bereits in Dresden und Leipzig bewährt hatte. Der erste elektrische Triebwagen fuhr am 19. Dezember 1893. Es war ein 6,60 m langer Wagen mit 1,80 m Achsstand, der 16 Längssitze und 14 Stehplätze anbot. Die Motorleistung betrug 2 × 28 PS.

Die Einrichtung der Pferdebahn war dem englischen Ingenieur William Roebuck übertragen worden und wurde später von der „The District of Chemnitz Tramways Comp. Ltd." fortgeführt. Die Engländer wählten als Spurweite drei englische Fuß, d. h. 915 mm, was auch bei der elektrischen Bahn beibehalten wurde. Dieses Maß wurde vom Jahr 1917 an auf 925 mm erweitert, um den Wagenlauf etwas zu verbessern. Diese in der Welt einmalige Spurweite besteht auch heute noch und bereitete dem Nahverkehrsbetrieb lange Zeit Kopfzerbrechen. So war es kaum möglich, moderne Fahrzeuge einzusetzen. Die heute noch laufenden Wagen stammen zum größten Teil aus den Jahren 1925 bis 1929. Es handelt sich dabei um 9,90 m lange und 2,10 m breite Triebwagen in Holzbauweise von 14 t. Sie können 22 Personen auf Sitz- und 20 Personen auf Stehplätzen befördern. Ihre Leistung beträgt 2 × 55···65 PS. Dazu wurden entsprechende, wagenbaulich gleiche Beiwagen beschafft.

Seitdem wurden außer drei vierachsigen Triebwagen, die sich aber nicht bewährten (1942), und vier Beiwagen des Einheitstyps „Werdau" (1952) keine neuen Fahrzeuge zugeführt. Dies ist auf die ungewöhnliche Spurweite zurückzuführen.

So mußte in den 50er Jahren der Beschluß zur Umspurung der Straßenbahn gefaßt werden. Eine einfache Spurerweiterung auf 1 000 mm schied trotz der geringeren Kosten aus, weil sie in der Perspektive keine durchgreifende Verbesserung versprach. Daher wurde beschlossen, die Gleisanlagen auf Normalspur 1 435 mm umzustellen. Dazu waren erhebliche Aufwendungen und Tiefbauarbeiten notwendig. Die Annaberger Straße, auf der sich der größte Abschnitt der ersten neuzubauenden Linie befand, mußte vollkommen neu reguliert und verbreitert werden. Damit waren Abbrucharbeiten, Umlegen von Versorgungsleitungen, Neubau von Abwasseranlagen und vieles andere mehr verbunden.

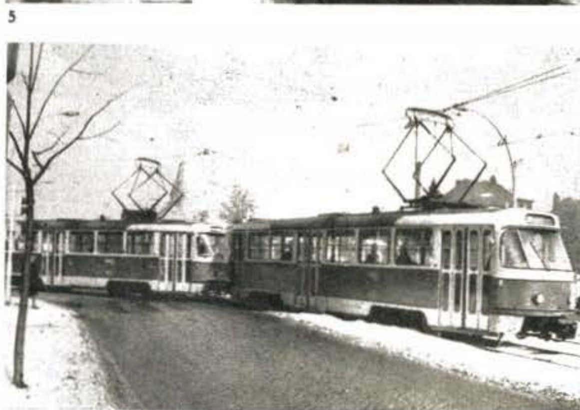
Gleichzeitig mußte ein neuer Betriebsbahnhof errichtet werden. Dazu wurde auf dem Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots Altchemnitz ein neuer Betriebsbahnhof nach modernsten Gesichtspunkten erbaut. Auf die allgemein übliche Wagenhalle wurde dabei verzichtet. Die Züge stehen, ähnlich wie auf Omnibushöfen, auf einer großen, betonierten Abstellfläche im Freien. Für die Behandlung der Züge ist eine Halle mit einer modernen Wagenwaschanlage und mit mehreren Werkstattgleisen mit Kanälen vorhanden.



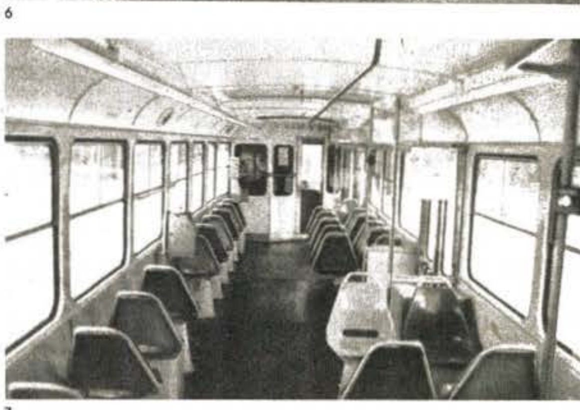
4



5



6



7

Bild 4 Nach dem Kriege wurden sieben schwerbeschädigte Triebwagen wieder aufgebaut und dabei den Einheitswagen „Werdau" angeglichen

Bild 5 Ein Zug vom Typ „Gotha"

Bild 6 Tatra-Zug rückt aus dem Bf der DSF, Scheffelstraße, aus. Die Züge bestehen aus zwei völlig gleichartigen Triebwagen, die in Vielfachsteuerung gefahren werden

Bild 7 Innenansicht eines T 3 D. Die Plastschalensitze sind in rotem und grauem Farbton gehalten

Fotos: Beuchel, Halle a. d. S.

Im Jahre 1959 wurde der Betrieb auf der ersten normalspurigen Linie aufgenommen. Es verkehrten damals Dreiwagenzüge aus „Gotha"-Zweirichtungswagen. Diese wurden später nach Dresden abgegeben und durch „Gotha"-Züge in Einrichtungsbauart ersetzt. Seit 1968 befinden sich nun die neuen rot-weißen Züge vom Typ Tatra T 3D im Einsatz. Durch den weitsichtigen und großzügigen Streckenbau können die Züge in ihrer ursprünglichen Form mit 2,50 m Wagenbreite eingesetzt werden, während sie für Dresden und Leipzig als T 4D mit 2,20 m Wagenbreite geliefert werden mußten. In Karl-Marx-Stadt verkehren die Züge mit zwei Triebwagen in Doppeltraktion. Dadurch werden eine enorme Anfahrbeschleunigung und eine hohe Reisegeschwindigkeit erreicht. Sie liegt mit rd. 32 km/h erheblich über der der Schmalspurbahn (rd. 21 km/h).

Der normale Zugabstand beträgt zehn Minuten. Zusammen mit den „Gotha"-Zügen wird im Berufsverkehr eine zwei Minuten-Zugfolge realisiert. Das setzt einen reibungslosen und flüssigen Betrieb voraus. So ist der neugebaute Gleiskörper zum größten Teil getrennt vom übrigen Straßenverkehr in der Straßenmitte angeordnet, und an wichtigen Punkten sind straßenbahnbetätigte Ampelanlagen eingebaut. Vor allem die Tatra-Züge können dadurch ihre volle Geschwindigkeit ausfahren.

Die 26 Wagen stammen aus zwei verschiedenen Lieferungen. Die Wagen der ersten Lieferung (Nr. 401—415) laufen bis zu 75 km/h. Allerdings wurden die ersten drei Anfahrstufen gedrosselt, um die Beschleunigung in für die Fahrgäste erträglichen Grenzen zu halten. Zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h wurden einige Fahrstufen blockiert. Die zweite Lieferung (Nr. 416—426) besitzt eine geänderte Achsübersetzung, um die Wagen evtl. mit Beiwagen einsetzen zu können. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt dadurch von vornherein nur 65 km/h. Diese Wagen waren ursprünglich für die noch im Bau befindliche Strecke nach Bernsdorf bestimmt, werden aber zwischenzeitlich mit auf der Linie 5/51 gefahren. Die Wagen beider Lieferungen gleichen sich äußerlich völlig, sie können aber nicht miteinander im Zugverband laufen.

Der in anderen Städten übliche Dreiwagenzug kann in Karl-Marx-Stadt vorerst nicht eingeführt werden, weil die begrenzten Längen der Bahnsteige und der Haltestelleninseln einen solchen 45 m langen Zug nicht zulassen.

Die neuen Wagen erfreuen sich beim Personal und bei den Fahrgästen zunehmender Beliebtheit. Durch das Pedalwerk und die weitgehende Entlastung des Fahrers sind die T 3D auch durch Frauen leicht bedienbar.

Pläne und Projekte gibt es für den VEB NVK genug. Gegenwärtig läuft die Umspurung der Strecke nach Bernsdorf. Hier sind die Probleme ähnlich wie im Jahre 1959 beim Umbau der Altchemnitzer Linie. Als besonderes Nadelöhr erweist sich hierbei die Reichsbahnbrücke am Bahnhof Karl-Marx-Stadt-Süd, wo ohne Unterbrechung des dort fünfgleisigen Zugbetriebes die Spannweite der Brücke vergrößert werden muß, um die breitere Straße hindurchführen zu können. Der Betrieb auf dem ersten Teilabschnitt soll 1973 aufgenommen werden. Für die Zukunft ist die Weiterführung der Umspurung vorgesehen. Außerdem müssen die Neubauviertel Hans-Beimler-Straße, Yorckstraße und Markersdorfer Hang mit zusammen rd. 100 000 Einwohnern angeschlossen werden. Nur am Rande sei erwähnt, daß der VEB NVK neben dem Straßenbahnbetrieb noch ein umfangreiches Omnibus-Liniennetz betreibt. Dazu stehen eine größere Anzahl Gelenkbusse Ikarus K-180 zur Verfügung.

Der VEB NVK wird also auch in Zukunft große Aufgaben zu lösen haben.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und Zusendungen von Mitgliedern des DMV (Mitgliedsnummer angeben!) zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Einsendungen von Nichtmitgliedern des DMV zu „Wer hat – wer braucht?" können nicht beantwortet werden. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Prenzlau

Herr Wolfgang Mohnke, Am Thomas-Müntzer-Platz 1, gründete eine neue Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Bitterfeld

Die Arbeitsgemeinschaft 6/25 Thalheim, veranstaltet im Kreismuseum Lichtbildervorträge über die ÖBB, DR und Modellbahnfahrzeuge an folgenden Tagen: 4., 5. und 12. Dezember. Beginn jeweils 10.00 Uhr.

Bezirksvorstand Berlin

Die Geschäftsstelle bleibt am 21. und 28. Dezember 1971 geschlossen.

Zittau

Modellbahnausstellung vom 4. Dezember bis 12. Dezember 1971 im Jugendklubhaus „Dt 64", Frauenstraße 20. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30 bis 19.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 bis 12.00 und 13.00 bis 18.00 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

12/1 Biete: div. Modellbahnartikel Spur H0 u. a. viele Triebfahrzeuge, Wagen und Zubehör; „Der Modelleisenbahner" 1962 bis 1970 (gebunden); „Das Signal", Hefte 1 bis 37 (ungebunden); „Modellbahnanlagen", Teil I und II, sowie div. Modellbahnliteratur.

12/2 Biete in H0: BR 23, 42, E 46, BN 150, Weichen, Stellpulte; „Der Modelleisenbahner", Heft 1 bis 12/1969. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1963, 1964 und 1968. Fromm – Bauten auf Modellbahnanlagen, Holzborn – Dampflokomotiven sowie in H0: BR 01, 03, 50 E 63, E 94, Schmalspurartikel von Herr. „Der Modelleisenbahner", Heft 4/1957, 5 und 6/1964, 1/1966, 12/1967.

12/3 Biete: div. ältere Hefte „Der Modelleisenbahner". Suche: Herr – Schmalspurfahrzeuge und „Der Modelleisenbahner, Hefte 1/1952, 3, 4 und 12/1953, 2/1954, 2 und 8/1955, 2/1956, 2 bis 4, 6 und 10/1957, 9/1958, 10/1959, 2 und 12/1960, 8 und 9/1967 sowie sämtliche Sonderhefte.

12/4 Biete: versch. Gleisbildelemente, Piko- und Gützold-Gehäuse, Rehse-Nummernschilder kompl., Weichen und Schienenmaterial in Spur 0 und I. Suche: Lok- und Wagenmaterial in Spur I, auch defekt.

12/5 Suche: Piko-Lok BR 23 und 50 (auch defekt). Biete: Rottenkraftwagen (Eigenbau) und Lokfotos (DR).

12/6 Biete: Schiebebühne TT, E 70 TT sowie zweiteil. Doppelstockeinheit in H0. Suche: Dampfloks TT verschiedener Firmen sowie Drehscheibe in TT.

12/7 Suche in Baugr. H0 Schnellzuglok der BR 01 oder 03. Ferner Eisenbahn-Jahrbuch 1971.

12/8 Biete: zweitl. transportable H0-Anlage 2 600 mm × 1 300 mm mit Geländegestaltung, Transformator, Fahrregler, Weichen, Untergestell. Suche: Motor für H0 BR 23, Modell der BR 23, 01, 03 (Gehäuse und Tender können beschädigt oder unbrauchbar sein).

12/9 Biete: div. Material Spur S zum Tausch gegen Herr-Schmalspurmaterial oder BR 23 (H0). Suche: „Dampflokarchiv".

12/10 Suche: BR 01 oder 03, H0 Gleichstrom, Zweileiter, sowie Triebfahrzeuge und Wagen für Spurweite H0e.

12/11 Suche: Rollendes Material Spur 0 und größer. Biete: Material versch. Fabrikate.

12/12 Tausche: Spur-00-Fahrzeuge sowie Zubehör gegen Spur-0-Fahrzeuge der gleichen Firma.

12/13 Suche: Gützold-Lok G 13 (V 200 der DB).

12/14 Suche: Schmalspurartikel der Firma Herr.

12/15 Suche: Baupläne und -zeichnungen von Lokomotiven und Wagen der Firma Rehse.

12/16 Suche: Eisenbahnjahrbücher bis 1970.

12/17 Verkaufe: Material Spur N und Zubehör. „Der Modelleisenbahner" 1967 bis 1970.

12/18 Suche: Gleismaterial für Piko-Einschienenbahn.

12/19 Suche: Startpersonenwagen für Spurweite TT, einzelne Oberteile, Wagen für Spur y TT.

12/20 Tausche: „Dampflokarchiv" von Gerlach, „Der Modelleisenbahner" 1962 und 1964 (gebunden) gegen Sonderhefte „Der Modelleisenbahner" 1952/53 und 1959/60, „Die Andenbahnen". Suche Dampfloks und alle Arten Wagen sowie Zubehör Spur N.

12/21 Suche: guterhaltene Bahnen Spur 0 der Firmen Zeuke, Stadtilm; desgl. die entspr. Kataloge dazu.

12/22 Suche: Wiking-Modelle aller Art. Tausch nur Modell gegen Modell.

Ehrentafel

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe 1:
Winfried Liebschner, Dresden

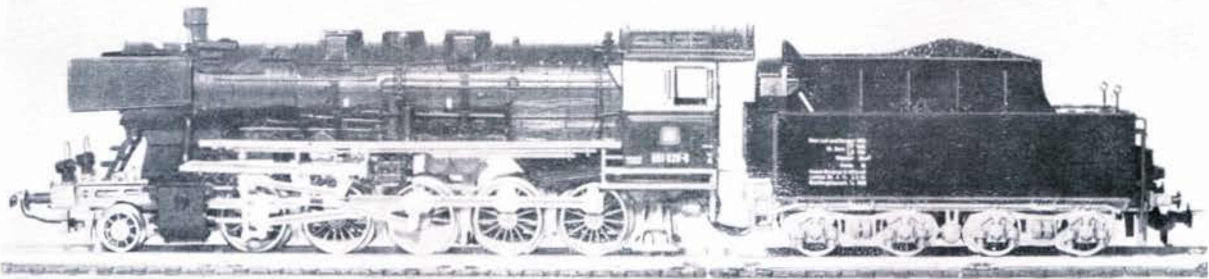
Aktivist der sozialistischen Arbeit:
Gerhard Peter, Meißen
Helmut Reinert, Berlin
Rudolf Starus, Forst

Ehrennadel des DMV in Silber:
Wolfgang Hanusch, Niesky
Gerhard Herbst, Brieske

Ehrennadel des DMV in Bronze:
Ruth Hundt, Berlin
Achim Delang, Berlin
Alfred Fehrmann, Glauchau
Axel Horn, Radebeul
Michael Huth, Berlin
Heinz Naumann, Radebeul
Erich Puschmann, Brieske
Helmut Übelhör, Sonneberg

Das Präsidium wünscht allen Mitgliedern unseres Verbandes ein frohes und gesundes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1972.

Helmut Reinert, Generalsekretär

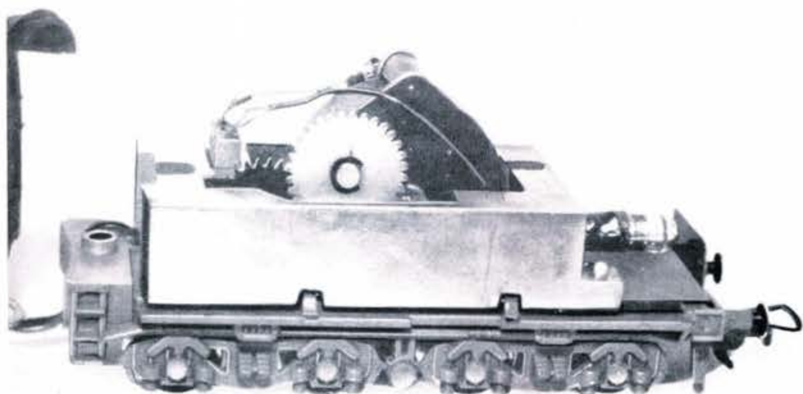


1

WIR STELLEN VOR · WIR STELLEN VOR

Fleischmann-H0-Modell der BR 051 (DB) = 50 (DR)

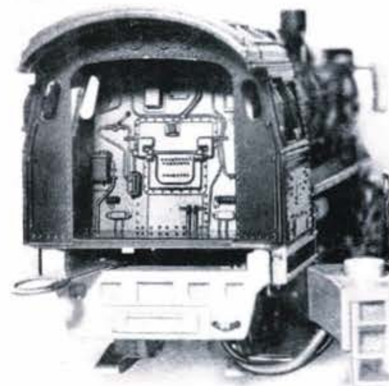
In der Nenngröße H0 brachte Fleischmann in seiner Supermodell-Serie ein weiteres Triebfahrzeugmodell heraus: die Baureihe 50 der DR, entsprechend der neuen Bezeichnung der DB als 051 dekoriert. Auch dieses Fahrzeug wurde wiederum mit dem bewährten Triebtender ausgerüstet, so daß die Detailausführung der Lokomotive bis ins kleinste vorgenommen werden konnte. Der Kessel trägt viele aufgesetzte Armaturen, die Stirn- und Tenderbeleuchtung ist vorgebildgerecht ausgeführt und wechselt fahrtrichtungsabhängig. Eine freie Kesseldurchsicht erhöht den guten Eindruck dieses Modells. Die Tatsache, daß infolge der Triebtenderkonstruktion die Tenderdrehgestelle starr ausgeführt werden mußten – also gar keine echten Drehgestelle mehr sind, nimmt man für die dadurch mögliche modellmäßige Ausführung der Maschine in Kauf.



2

3

4



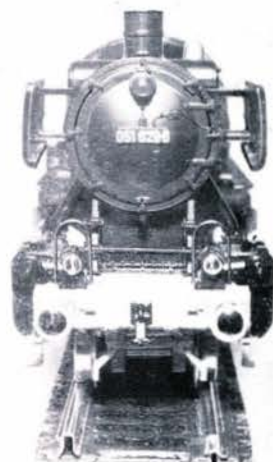
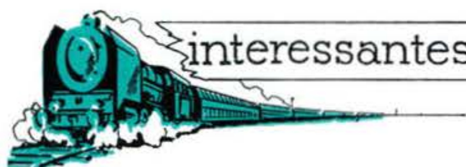


Bild 1 Unser Foto zeigt deutlich die modellgerechte Ausführung der BR 051. Bremsklötze, zwischen den Rädern aufgesetzt, eingesetzte Fenster im Führerstand, auf der Pufferbohle freistehende Stirnlampen usw. tragen zu einem guten Aussehen bei.

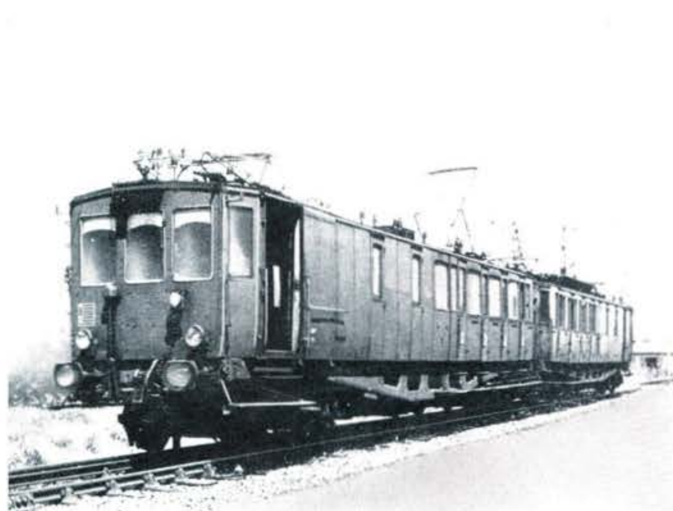
Bild 2 Der Triebtender ist mit einem ansehnlichen Bleiballast versehen, und Haftreifen auf drei Antriebsradsätzen erhöhen zusätzlich die Zugkraft.

Bild 3 Im Führerstand sind sämtliche Armaturen nachgebildet.

Bild 4 Vorderansicht der 051; wir haben beim Fotografieren die unschöne Kupplung vorn (siehe Bild 1) abgenommen, da sie den Gesamteindruck stört. Die Nachbildung der Stirnbeleuchtung ist hier gut erkennbar. *Fotos: Kirsche, Berlin*



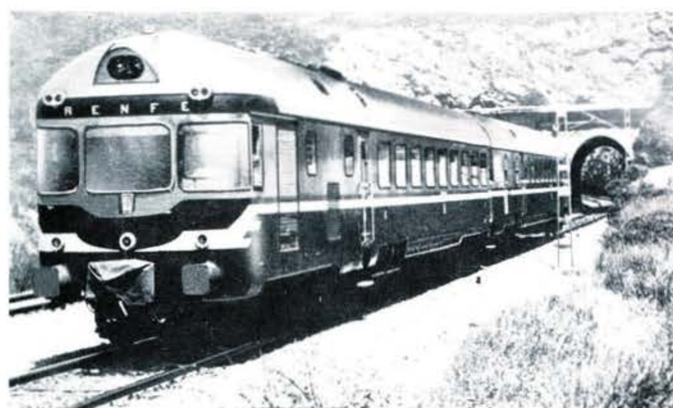
interessantes von den eisenbahnen der welt





Elektrischer Triebwagenzug der SNCF zwischen Perpignan und Villefranche. Am 23. Mai d. J. wurde diese Strecke auf Dieselbetrieb umgestellt.
Der Triebwagen wurde 1968 gebaut, Serie ZDBy 4901-14 der SNCF. Er war für diese einzige französische Strecke mit $16\frac{2}{3}$ Hz 12 kV konstruiert.

Foto: W. Walper, Nürnberg

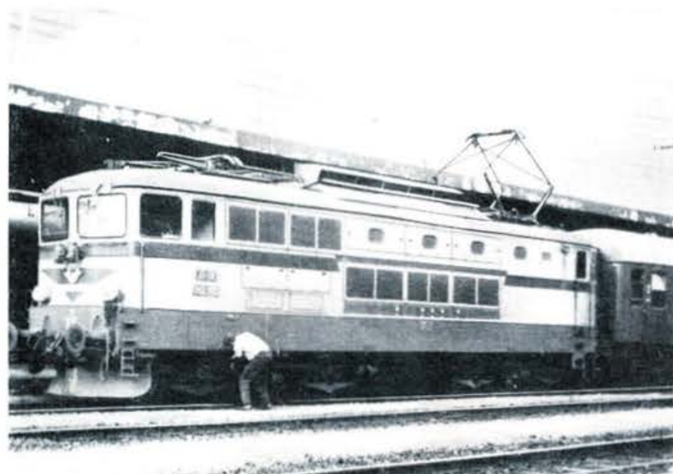


◀ TER der RENFE „Tren Espanol Rapido“, klimatisierter Triebwagenzug auf der Fahrt von Barcelona nach Bilbao bei Sitges. Gebaut bei Fiat, Italien.

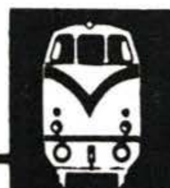
Foto: W. Walper, Nürnberg

Ellok der Baureihe 342 der JZ, als Bo'Bo'-Lokomotive für Gleichstrombetrieb in Italien gebaut, neueste Maschine dieser Art in Jugoslawien.

▼ Foto: Ernst Wolf, Gmunden







Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUNERT, Berlin (DMV)

Zweiachsiger Triebwagen der BR M 120.2 der ČSD

Der zunehmende Konkurrenzkampf der Verkehrsträger in den 20er Jahren, besonders zwischen dem Kraftverkehr und der Eisenbahn, zwang alle Bahnverwaltungen, nach neuen Wegen einer rentableren Transportgestaltung vor allem im Reiseverkehr auf verkehrsschwachen Bahnen zu suchen. Die bereits seit dem ersten Weltkrieg erzielten Erfolge im Betrieb mit Verbrennungstriebwagen und die Verbesserung der verwendeten Otto- und Dieselmotore schufen dabei die Möglichkeit, unter Verwendung im Automobilbau bereits erprobter Motore und Getriebe leichte, wartungsarme und rentable Verbrennungstriebwagen für schwach belastete Lokalbahnen zu bauen. Diese Triebwagen erhielten im allgemeinen Sprachgebrauch die Bezeichnung „Schienenbus".

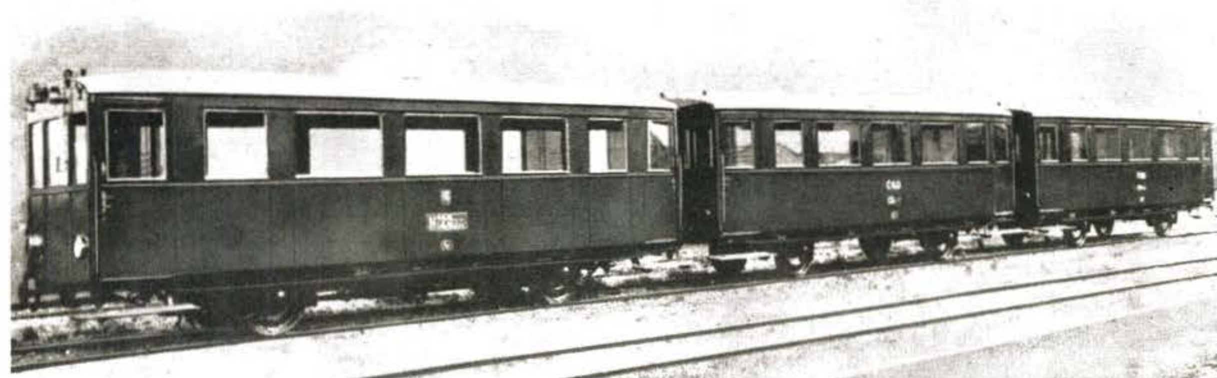
So wurden auch in der Tschechoslowakei ab 1928 in verstärktem Maße leichte Triebwagen auf Lokalbahnen eingesetzt. Während viele Werke (z. B. Škoda und ČKD) dabei den Weg gingen, Kraftomnibusse mit Eisenbahngestellen zu versehen (M 120.0 und M 120.1), wurde von der Automobil- und Waggonbau AG Tatra in Kopřivnice ein spezieller Triebwagen für Lokal- und Nebenbahnen entwickelt.

Die ersten leichten normalspurigen Nebenbahntriebwagen der Tatra-Werke waren die Triebwagen der Baureihe M 120.2. Von dieser Baureihe wurden ab 1928 von der ČSD zehn Triebwagen beschafft, welche die Nummern M 120.201 bis 210 erhielten. Es handelt sich hierbei um Triebwagen mit zwei Führerständen und mit der Achsanordnung A1, die je nach Verkehrsbedürfnis mit einem oder mit zwei Beiwagen des Typs CDv zu entsprechenden Wagenzügen zusammengestellt wurden. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 54 km/h. Damit dienten sie der Verbesserung des Reiseverkehrs auf Nebenbahnen. Der Treibstoffverbrauch von 30 kg/100 km, niedrige Unterhaltungskosten und die relativ hohe Fahrgeschwindigkeit machten diese Triebwagen zu einem sehr wirtschaftlichen Fahrzeug.

Fahrzeugaufbau

Der Rahmen besteht aus zwei gepreßten Längsträgern und zwei Querträgern. Sie sind miteinander vernietet. Sechs Querstreben sowie sechs diagonal angeordnete Profileisen, die an die Längsträger genietet sind, geben dem Rahmen eine entsprechende Festigkeit. Das Gerippe des Wagenkastens ist aus Holz gefertigt, durch Eisenwinkel an dem Rahmen befestigt und durch eiserne Anschlußwinkel und Dachbögen versteift. Die Wände des Wagens sind innen mit Holz und außen mit Eisenblech verkleidet. Der Fußboden besteht ebenfalls aus Holz, das mit Filzplatten und mit Linoleum ausgelegt ist. Zur Verhinderung von Bränden wurden oberhalb der Bremsklötze Funkenschutzbleche angebracht. Das Dach besteht aus Holz, ist innen verschalt und außen mit einer Dachleinwand versehen.

Bild 1 Zweiachsiger Triebwagen BR M 120.2 der ČSD



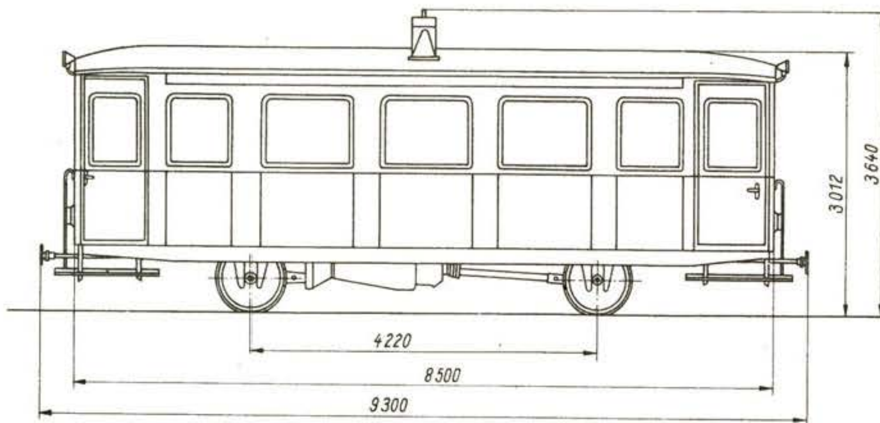


Bild 2 Maßskizze des CSD-Triebwagens M 120.2

Foto: Archiv

Das Fahrgestell besitzt zwei Achsen, von denen die eine über eine Kardanwelle vom Motor angetrieben wird. Die Achsen sind aus Chrom-Nickel-Stahl, die Räder aus Flußstahl gefertigt. Sie sind in Rollenlagern gelagert. Zur Federung dienen weiche Blattfedern, die über den Lagern aufgehängt sind. Die Bremsung erfolgt durch

— eine Knorr-Druckluftbremse, die auf die Bremsscheiben beider Achsen wirkt. Die Bremsen sind Innenbackenbremsen, deren Bremsbacken mit einem Asbestbelag versehen sind,
— eine Handbremse, die über Bremsklötze auf jedes Rad wirkt,
— eine Notbremse, die sich im Abteil befindet.

Als Kupplung dient eine einfache Mittelkupplung, welche durch Volutfedern abgefedert ist.

Die Triebwagen sind mit vier nach außen öffnenden Türen versehen, die sich an beiden Seiten der Wagenenden befinden. Lange Trittbretter, die über das Wagenende hinausragen, ermöglichen dem Zugführer das Übersteigen in den Beiwagen während der Fahrt.

Die beiden Führerstände sind durch Schiebetüren vom Fahrgastabteil getrennt. Ein großes Mittelfenster und zwei schmalere Seitenfenster ermöglichen dem Tfz-Führer eine ausreichende Sicht.

Das Fahrgastabteil ist an jeder Seite mit drei großen und zwei kleinen herablaßbaren Fenstern versehen. Der Triebwagen hat insgesamt 32 Sitz- und 33 Stehplätze. Die Sitzplätze haben die Platzanordnung 3 + 1. Es sind einfache Lattensitze aus Holz. Die mit Netzen versehenen Gepäckträger sind längs der Wagenwand angebracht. Die Beheizung des Fahrgastraumes erfolgt durch die Abwärme der Auspuffgase. Für die Belüftung dienen einfache Luftschächte über den Abteilfenstern. Zur Beleuchtung des Wageninneren wird elektrischer Strom verwendet, der durch einen vom Motor angetriebenen Dynamo erzeugt wird, der ebenfalls den Akkumulator aufladet.

Motor und Getriebe

Als Motor wird ein 6-Zylinder-Tatra-Benzinmotor verwendet. Seine Leistung beträgt bei einer Nenndrehzahl von 1 800 min^{-1} 65 PS. Er ist zwischen den Achsen als Unterflurmotor angeordnet. Die Leistungsübertragung erfolgt vom Motor über ein Wechselgetriebe auf eine Kardanwelle, welche über Kegelräder auf eine Achse wirkt. Dieser Kegelradantrieb ist als Wendegetriebe ausgebildet. Zwischen Motor und Getriebe befindet sich eine auslösbare Kupplung.

Die Fahrtrichtungsänderung erfolgt durch Verschwenken des Antriebskegelrades auf eines der beiden fest mit der Achse verbundenen Kegelräder. Zur Schaltung der entsprechenden Fahrstufe dient ein Gestänge, das von einem Schalthebel vom Führerstand aus betätigt wird. Es sind vier Geschwindigkeitsstufen vorhanden. Der Wechsel der Geschwindigkeitsstufen geschieht ebenfalls durch ein schwenkbares Getriebe, wobei im ersten, zweiten und dritten Gang nur zwei Zahnräder mitlaufen. Zum Starten des Motors dient ein elektrischer Anlasser System Scintilla, jedoch kann der Motor auch durch eine Handkurbel angelassen werden. Der Motor wird durch Wasser und durch Luft gekühlt. Die Rückkühlung des Wassers wird durch einen am Wagendach angebrachten Röhrenkühler mittels Fahrtwind bewirkt. Durch verstellbare Jalousien kann die Luftzufuhr geregelt werden. Für den Kühlwasserumlauf dient eine vom Motor angetriebene Kühlwasserumwälzpumpe. Durch einen Thermostaten wird die Kühlwassertemperatur kontrolliert und auf der für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Temperatur gehalten. Außerdem erfolgt die Kühlung des Motors durch einen am vorderen Ende der Kurbelwelle angeordneten Ventilator, der die erwärmte Luft vom Motor absaugt.

Zur Bedienung des Motors und zur Steuerung des Triebwagens sind auf jedem Führerstand Anlasser, Führerbremsventil, Gashebel, Sandstreuer sowie Kontrollinstrumente zur Überwachung der Betriebszustände installiert.

Der Triebwagen hat einen Treibstoffvorrat von 150 Litern. Dieser ist in einem Behälter neben dem Motor untergebracht.

Passend zu den Triebwagen wurden ebenfalls im Jahre 1928 fünfzehn zweiachsige Beiwagen gebaut. Sie entsprechen in den äußeren Abmaßen und im Wagenaufbau völlig den Triebwagen. Lediglich die Sitzplatzanordnung weicht mit 28 Plätzen und der Sitzplatzanordnung 2 + 2 von der des Triebwagens ab.

Der äußere Farbanstrich dieser Triebwagen und Beiwagen war ursprünglich dunkelgrün, das Dach war grau, Rahmen und Fahrgestell schwarz gestrichen. Der innere Farbanstrich der Wände ist eschenfarbig, die Decke hat eine weiße Farbgebung. Erst etwa ab 1930 erhielten diese Schienenbusse auf den Lokal- und Nebenbahnen zur besseren Wahrnehmung einen hellgrünen äußeren Anstrich.

Technische Daten:

		Triebwagen	Beiwagen
Typ	–	M 120.2	CDv
Achsanordnung	–	A 1	B
Länge über Kupplung	mm	9300	9300
Länge des Wagenkastens	mm	8500	8500
größte Wagenbreite	mm	2720	2720
größte Höhe	mm	3640	3012
Leistung des Motors	PS	65	—
bei Umdrehungszahl	min^{-1}	1800	—
Höchstgeschwindigkeit	km/h	54	—
Dienstgewicht	kp	7300	5400
Sitzplätze	–	32	28

aktuell und modern



container-transport

Die Containerwelle rollt ...

Container – rationellste Beförderungsart von Waren. Natürlich auch bei der TT-Bahn. Dort rollen schon längst Containerwagen in Güterzügen. Ihren Containerumschlag können Sie ab sofort weiter ausbauen – durch ein neues Straßenfahrzeug für den Containertransport zwischen Fabrik und Bahnhof.

Dieser Sattelschlepper (Art. Nr. 8730, bereits im Handel erhältlich) ist mit zwei abnehmbaren Containern beladen, deren Türen sich öffnen lassen. Der Sattelauflieger kann von der Zugmaschine abgekuppelt werden und steht auf zwei Stützrädern. Vorbildgetreu, wie im Großen.

Sie fahren gut mit Zeuke-TT-Bahnen – auch im Containerverkehr.



ZEUKE & WEGWERTH KG, 1055 BERLIN

Von der Arbeit der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in der UdSSR und in der SFRJ

In der SU wird die Arbeit mit den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden hauptsächlich vom Ministerium für Verkehrswesen (MVW) und von der Eisenbahnergewerkschaft durchgeführt und unterstützt, weil diese beiden Organisationen großes Interesse dafür zeigen. Das MVW organisiert seine Tätigkeit durch die Schulen für allgemeine und Berufsausbildung, die diesem Ministerium unterstehen, und durch die Kindereisenbahnen. Die Gewerkschaft organisiert ihre Tätigkeit mit Modelleisenbahnern durch Eisenbahner-Kulturhäuser und Sommerferienpionierlager. Es bestehen gegenwärtig 33 Kindereisenbahnen mit 750 mm Spurweite und je drei bis zehn Kilometern Länge, auf denen im Sommer 20 000 Schüler im Alter von 12–17 Jahren eine Ausbildung erhalten. Diese Ausbildung geht nach einheitlichem fünfjährigem Lehrprogramm vor sich. In den ersten zwei Jahren studieren die Kinder die allgemeinen Grundbegriffe des Eisenbahnwesens und müssen anschließend eine Fachrichtung (Wagen- oder Lokomotivkunde, Gleisbau, Betrieb, Signaltechnik) auswählen. Die theoretische Ausbildung läuft für jedes Jahr nach dem schon erwähnten Programm vom 15. Oktober bis zum 15. April, und danach beginnen die Schüler das Betriebspraktikum, das sich bis zum 1. September fortsetzt. Im Betriebspraktikum fährt jede Pioniereisenbahn nach regelmäßigem Fahrplan 10–30 Züge täglich und befördert jeden Sommer 30–60 000 Fahrgäste.

Alle Kindereisenbahnen gehören zur Verwaltung „Ausbildung" des Ministeriums für Verkehrswesen und werden von Eisenbahndirektionen finanziell und materiell unterstützt. Die Schüler, die eine Ausbildung durchlaufen, bekommen kostenlos zwei Uniformen (für Arbeit und für Ausgang), Fahrkarten vom Haus bis zur KE und bei einzelnen Bahnen auch Essen. Nach unserer Meinung ist die Kindereisenbahn die beste Kombination von Erholung in frischer Luft und gleichzeitig polytechnischer Ausbildung, die bei uns weiter entwickelt und vervollkommnet wird.

Die Modelleisenbahner arbeiten meistens bei der Kindereisenbahn, bei Eisenbahnkulturhäusern sowie bei Pionierhäusern und in Schulen. Jede Kindereisenbahn hat eigene Modelleisenbahnzirkel. Es gibt auch Wettbewerbe von Modelleisenbahnern; einen solchen Wettbewerb konnte man im sowjetischen Film sehen, der den MOROP-Kongreß-Teilnehmern gezeigt wurde. Bei uns baut man Modelle meistens im Maßstab 1 : 30 (früher 1 : 50), weil in großen Modellen mehrere verschiedene automatische und elektronische Einrichtungen untergebracht werden können. Die Hauptrichtung bei uns ist der Bau sehr komplizierter Lokomotiven mit automatischer Steuerung bei verhältnismäßig einfachen Gleisanlagen. Eine solche Lokomotive im Maßstab 1 : 30 konnte man in der Ausstellung der Wettbewerbsmodelle des XVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1971 im Dresdner Verkehrsmuseum sehen. Das MVW interessiert sich vor allem für die praktischen Ergebnisse der Arbeit mit den Modelleisenbahnern. So richtet es das Interesse der Modelleisenbahner auf die Automatik, die Telemechanik sowie das Studium und den Bau moderner elektrischer und Diesel-Lokomotiven. Wir möchten die technische Zusammenarbeit mit dem MOROP weiter durchführen und die freundschaftlichen Beziehungen zum DMV weiter stärken.

Das Modellbauwesen in der SU hat alle Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung: die technische Basis, eigene Zeitschriften, Museen des Eisenbahnwesens, die Unterstützung vom Ministerium für VW, vom Ministerium für Volksbildung sowie von Gewerkschaften und ein breites Interesse bei Kindern. Natürlich muß man bei uns noch vieles in dieser Hinsicht leisten, obwohl schon viel getan worden ist.

* * *

In Jugoslawien wurden bis jetzt drei Klubs der Eisenbahnfreunde gegründet, zwei bestehen in Ljubljana, einer in Zagreb.

Der eine Klub in Ljubljana hat über 150 Mitglieder, die sich auf drei Sektionen verteilen.

Der Modellbahn-Sektion gehören 100 Mitglieder an. Im vorigen Jahr baute diese Sektion eine große Ausstellungsanlage (8 × 2 m). Im Bau ist eine andere große Anlage für die Eisenbahner-Mittelschule in Ljubljana, die der Schulung dienen wird.

Die Sammler-Sektion steht in engster Verbindung mit dem Technischen Museum. Sie befaßt sich mit dem Sammeln von verschiedenen Gegenständen, die mit der Eisenbahn verbunden sind und mit historischem Material.

Die populärwissenschaftliche Sektion veranstaltet Exkursionen zu verschiedenen Bahnanlagen. Sie sorgt für Vorträge über die Eisenbahn. Hier sind auch die Fotografen, die Fotos von der Eisenbahn sammeln oder selbst Aufnahmen machen, einbezogen.

Der Klub führt drei Ausstellungen durch: zwei in Ljubljana und eine in Koper zu Ehren des „Tages der Slowenischen Eisenbahner". Im Klub gibt es jede Woche einen Klubtag. Dort werden Meinungen und Erfahrungen ausgetauscht und der Bau der Anlagen besprochen, welche die Mitglieder zu Hause bauen.

Mit der Errichtung einer Klubanlage hat der Klub noch nicht begonnen, es steht aber in seinem Programm. Der Klub wird von der Eisenbahn unterstützt.

In Ljubljana existiert noch ein Klub, der ein Bestandteil eines Kulturvereins (KAJUH) ist. Er hat sechs Mitglieder, die eine Klubmodellanlage bauen.

In Zagreb (Agram) besteht der dritte Modellbahnklub, der 37 Mitglieder zählt. Auch dieser Klub hat noch keine Klubanlage.

Die Mitglieder bauen ihre Anlagen zu Hause, im Klub besprechen sie nur den Bau und tauschen Erfahrungen aus.

In Belgrad gibt es mehrere Modellbahnfreunde, die aber heute noch keine eigene Organisation haben. Man hofft aber, daß sie bald einen Klub gründen werden. In den übrigen Gegenden der SFRJ hat aber die Modellbahn noch keine Verbreitung gefunden. Sie wird leider nur als ein Kinderspielzeug angesehen.

Im vorigen Jahr wurde ein Ausschuß gebildet, der die Aufgabe hat, einen Verband der jugoslawischen Eisenbahnfreunde zu bilden, in den alle Klubs eingegliedert werden.

Es gibt in Slowenien auch einige Modellbahnfreunde in kleineren Orten, die im Rahmen der Organisation Jodska Tehnika (Volkstechnik) arbeiten.

Der Klub der Eisenbahnfreunde in Ljubljana gibt auch eine Zeitschrift heraus. Sie trägt den Namen „MALI TIR" (Kleine Strecke). Die Zeitschrift erscheint sechsmal jährlich und berichtet über die großen und kleinen Eisenbahnen nicht nur aus Jugoslawien, sondern aus aller Welt.

Suche: Märklin-H0-Wechselstrom-Loks und Triebwagen Serie 700 oder 800, Oberleitungen und Maste, evtl. auch Ankauf von Anlagen. Angebote unter **445 Dewag, 95 Zwickau**

Verkaufe komplette Modellbahnanlage H0, 1,75 m × 1,25 m, 3 Züge, Zubehörtrafo, aber ohne Fahrtrafo für 500,– M. Außerdem 75 Modellautos der Firmen Wiking und Espewe in H0 für 150,– M. **Heinz Harder, 1631 Dabendorf,** Goethestr. 34

Verkaufe 1 Rehse-Bausatz E 94, 1 Gützold V 200 (DB), 6 Oberl. D-Zug-Wg., 5 Metallbausätze d. Ci Pers.-Wg. zus. 150,– M. **R. Schippel, 9412 Schneeberg,** Kobaltstraße 6

Tausche (H0) BR 50 und E 46 (als Santa Fe) mit blauem Club-Car-Wagen und roten Piko-Schlafwagen ME 216a gegen (H0) BR 23, BR 99 mit allen Wagentypen (Herr) oder E 94. **Arndt Wilke, 7281 Krippehna,** Schule

Modelleisenbahnanlage TT

2,20 m × 1,10 m, Liebhaberstück, neuwertig, 100 Schienen, 18 Weichen, 3 Fahrtrafos, 1 E 94, BR 23^{10}, BR 81, BR 92, V 200, V 180, V 36, T 334 (ČSD), V 200 (DSB), 18 Güterwagen verschiedener Art, 1 Containerwagen, 2 Oldtimerpersonenwagen, 5 Personenwagen, 3 Packwagen, zusammen für 1250,– M zu verkaufen. **Off. 438 670 Dewag, 301 Magdeburg**

Tausche Märklin-Anlage H0 gegen Märklin 0, auch Verkauf für 300,– M. **Graumann, 65 Gera,** Karl-Marx-Allee 9

ANZEIGENAUFTRÄGE
richten Sie bitte an die
DEWAG-WERBUNG

Auch Kleinanzeigen

haben in der Fachpresse große Wirkung



Station Vandamme

Inh. Günter Peter
Modelleisenbahnen und Zubehör
Spur H0, TT und N · Technische Spielwaren
1058 Berlin, Schönhauser Allee 121
Am U- und S-Bahnhof Schönhauser Allee
Telefon: 44 47 25

PGH Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen

Krausenstraße 24 – Ruf 34 25

Unser Produktionsprogramm:

Brücken und Pfeiler, Lampen, Oberleitungen (Maste und Fahrdrähte), Wasserkran, Lattenschuppen, Zäune und Geländer, Beladegut, **nur erhältlich in den einschlägigen Fachgeschäften.**

Ferner Draht- und Blechbiege- sowie Stanzarbeiten.

Überstromselbstschalter / Kabelbäume u. dgl.

Modellbau und Reparaturen

für Miniaturmodelle des Industriemaschinen- und -anlagenbaues, des Eisenbahn-, Schiffs- und Flugzeugwesens sowie für Museen als Ansichts- und Funktionsmodelle zu Ausstellungs-, Projektierungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Studien- und Lehrzwecken

ERICH UNGLAUBE

Das Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen H0, TT und N



Vertragswerkstatt Piko, Zeuke, Gützold
Kein Versand

1035 Berlin, Wühlischstr. 58 · Bahnhof Ostkreuz · Tel. 5 89 54 50

„TeMos"-Modellbahn-Zubehör

ein Spezial-Sortiment von fertig aufgebauten **Gebäudemodellen** in den Baugrößen **H0, TT** und **N** – seit vielen Jahren ein **Begriff!**



HERBERT FRANZKE KG
„TeMos"-Werkstätten
437 Köthen, Postfach 44

SPIELWARENFABRIK KURT DAHMER KG



435 Bernburg,
Wolfgangstraße 1,
Telefon: 23 82 und 23 02

Wir stellen her:

Modelleisenbahnenzubehör in den Spurweiten H0 – TT – N, Figuren, Tiere, Autowagen, Lampen, Brücken usw. Kunststoffspritzerei für technische Artikel.


2/16 Bekohlungsanlage



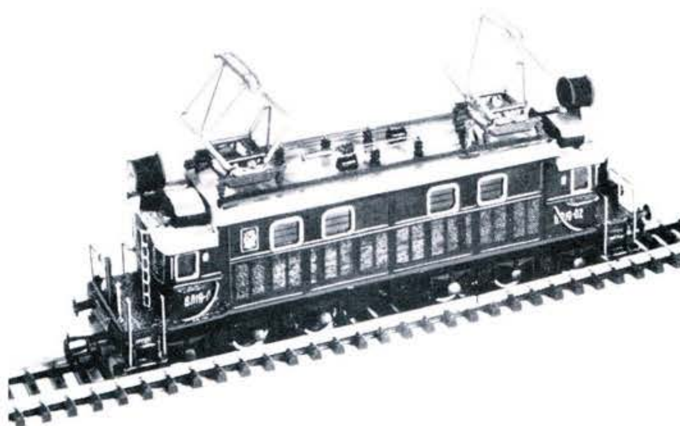
AUHAGEN-BAUSÄTZE

Bitte verlangen Sie unseren vielseitigen, farbigen Katalog gegen Einsendung von 1,– M in Briefmarken direkt von uns oder von Ihrem Fachhändler.

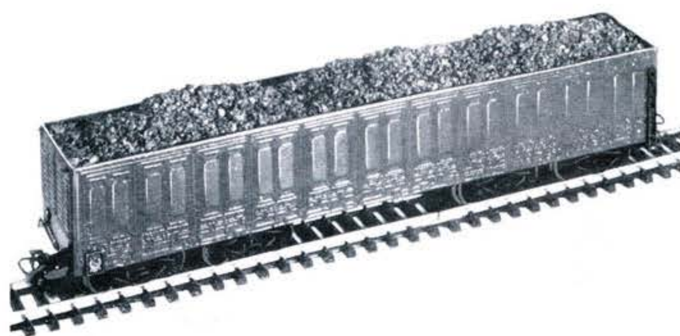
H. AUHAGEN KG. · 934 MARIENBERG

Selbst gebaut

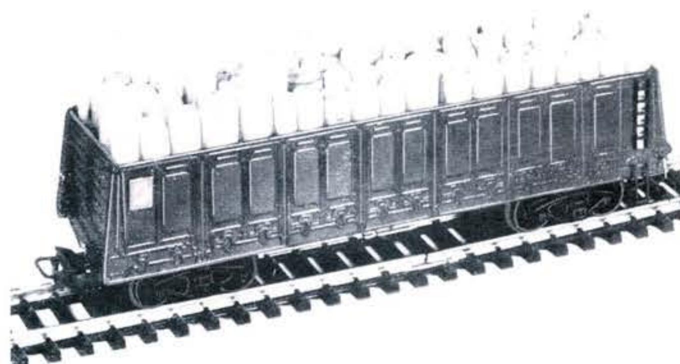
Unser Leser Joachim Petersen aus Wettbergen (BRD) übersandte uns diese Fotos. Er baute die H0-Modelle nach Vorbildern der sowjetischen Eisenbahnen. Weitere Modelle dieser Art, einen achtachsigen Kesselwagen sowie die Diesellokomotive TE 2 sind noch in Arbeit.



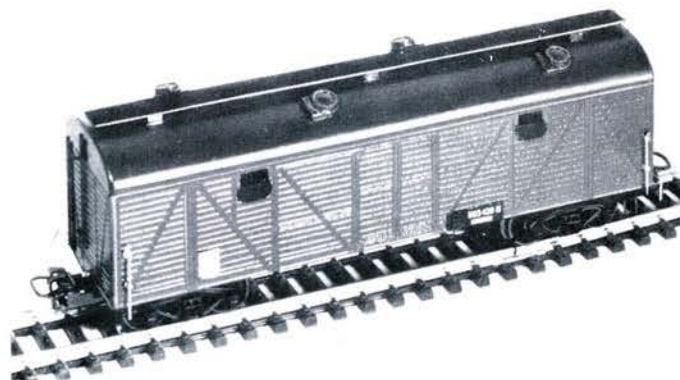
1



2



3



4

Bild 1 Ellok vom Typ „WL 19"

Bild 2 Achtachsiger offener Hochbordwagen für Kohle- und Erztransport

Bild 3 Vierachsiger offener Großraumgüterwagen

Bild 4 Vierachsiger gedeckter Großraumgüterwagen

Fotos: Petersen

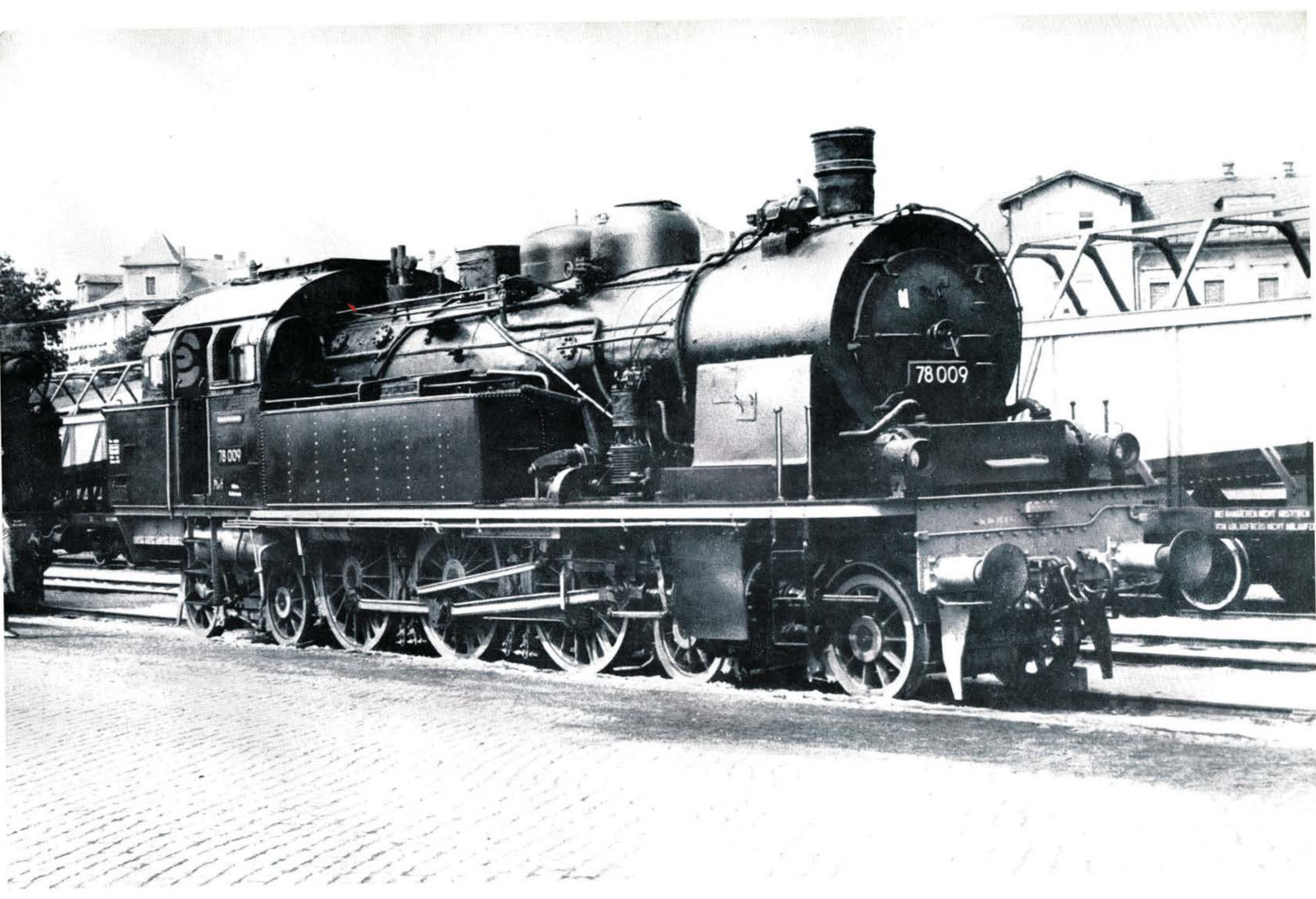
DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau **1971**
und alle Freunde der Eisenbahn 20. JAHRGANG

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 20. Jahrgangs

Es ist in folgende Sachgebiete aufgeteilt:

1. **Wissenswertes von der Eisenbahn**
2. **Für unser Lokarchiv**
3. **Baupläne, -anleitungen und Ratschläge für den Bau von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen**
4. **Baupläne und -anleitungen für Gebäude und Zubehör**
5. **Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise, Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör**
6. **Elektrotechnik, Normung**
7. **Basteleien**
8. **Titelbilder, Titelvignetten, Rücktitelbilder**
9. **Aus dem DMV und den Arbeitsgemeinschaften**
10. **Verschiedenes**
11. **Aus dem Ausland**


78 009
78 009